ИЗСЛѢДОВАНІЕ

причинъ, вредно вліявшихъ

НА СООБЩЕНІЕ СЪ АРМІЕЙ

ВЪ ПРОШЕДШУЮ ВОЙНУ

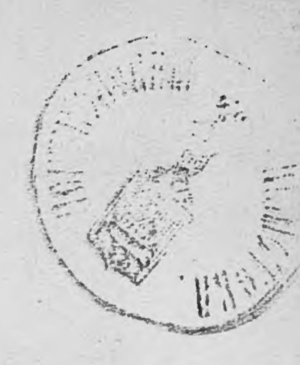
И

СРЕДСТВЪ КЪ ИХЪ УСТРАНЕНІЮ

СОСТАВИЛЪ
Инженеръ А. Измайловъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1879.



/

ИЗСЛѢДОВАНІЕ

ПРИЧИНЪ, ВРЕДНО ВЛІЯВШИХЪ

НА СООБЩЕНІЕ СЪ АРМІЕЙ

ВЪ ПРОШЕДШУЮ ВОЙНУ

И

СРЕДСТВЪ КЪ ИХЪ УСТРАНЕНІЮ

СОСТАВИЛЪ

Инженеръ А. Измайловъ.

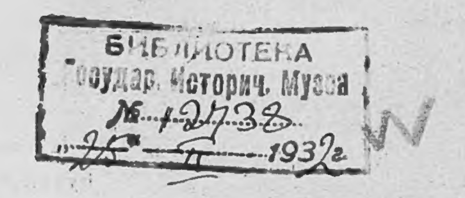
Прошедшее служитъ урокомъ будущаго

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Шредера. Гороховая № 49.

1879.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 26 Марта 1879 года.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

1. Причины безпорядковъ на Румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ прошлую войну 1
2. Организація Управленія Комуникаціонныхъ Путей Сообщенія . 14
3. Организація желѣзно-дорожныхъ батальоновъ 24
4. Объ устройствѣ желѣзной дороги, входящей въ составъ комуникаціоннаго пути 36
5. Устройство таковыхъ же грунтовыхъ дорогъ 70
6. Устройство водяныхъ сообщеній 75
7. Приложеніе 81

ПРЕДИСЛОВІЕ.

«Изслѣдованіе» предназначается не для публики, а для очень ограниченнаго кружка специалистовъ. Поэтому мы старались говорить по возможности кратко и упускали многое, что было бы необходимо для полноты изложенія, но что мы предполагали знакомымъ для тѣхъ, кто захочетъ прочитать нашъ трудъ.

Съ другой стороны мы считали необходимымъ войдти въ подробности, по тѣмъ практическимъ выводамъ, которые могутъ быть подвергнуты обсужденію.

Всѣ наши предположенія мы старались выводить и подтверждать не путемъ умозаключенія, а опыта, почему и приводили соотвѣтствующіе фактическіе примѣры.

Изслѣдованіе наше имѣетъ слѣдующую цѣль:

Прошедшая война вызвала серьезное оживленіе въ военномъ кружкѣ и стремленіе содѣйствовать исправленію замѣченныхъ недостатковъ нашихъ правилъ.

Вниманіе обращено разумѣется на вопросы, имѣющіе важное значеніе.

Мы рѣшились затронуть вопросъ второстепенный, но все таки существенно важный: вопросъ о сообщеніяхъ.

Изъ исторіи мы знаемъ сколько искусныхъ стратегическихъ плановъ не удалось, именно благодаря недостаткамъ въ организаціи этого предмета.

Въ нашемъ изслѣдованіи мы его затронули, стараясь дать, по возможности полную, программу, для разработки раціональнаго устройства комуникаціоннаго пути, и выводя всѣ наши предположенія изъ практическаго опыта.

Въ немъ имѣется двѣ преобладающія идеи:

1) *Доказать необходимость, и собрать данныя для составленія общаго плана устройства комуникаціонныхъ путей.*

2) *Изыскать такія формы организаціи ихъ административнаго устройства, чтобы каждое дѣйствующее лицо вращалось въ сферѣ своей специальности и имѣло въ ней достаточную свободу дѣйствій.*

Какъ не просты кажутся съ перваго взгляда эти требованія, но при настоящей неполнотѣ нашихъ правилъ, онѣ были далеки отъ выполненія въ прошедшую войну.

Главной причиной такого положенія дѣлъ, мы считаемъ нашу неопытность въ пользованіи, исключительно сухопутными и усовершенствоваными, путями сообщенія.

По этому мы считаемъ необходимымъ серьозную разработку предлагаемаго вопроса, на основаніи практическихъ данныхъ, и будемъ счастливы, если наше изслѣдованіе окажетъ хотя какую либо помощь въ исполненіи этого весьма сложнаго труда.

ГЛАВА I.

Причины безпорядковъ на Румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ прошлую войну.

Въ теченіи прошедшей компаніи раздавались безчисленныя жалобы на безпорядки и неудовлетворительность перевозки по Румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ Арміи и въ Обществѣ сложилось весьма короткое и простое объясненіе этому положенію дѣлъ, а именно: *«Румыны и Конвенція»*.

Остановиться на немъ было-бы слишкомъ опрометчиво. Необходимо ближе изучить вопросъ и посмотрѣть, не было ли и чего другаго, оказавшаго вредное вліяніе на дѣло.

Задаваясь такою задачею, мы однако нисколько не отрицаемъ слѣдующихъ выводовъ, сдѣланныхъ изъ ближайшаго знакомства съ Румынами, а именно:

1) Полнѣйшей неспособности высшей Румынской администраціи. -- Быстро смѣнявшіеся въ это время одинъ за другимъ Министры публичныхъ работъ въ Румыніи были гораздо болѣе заняты политикой, или вѣрнѣе политическими и парламентскими интригами, нежели средствами сообщенія страны.

2) Стоявшій дѣйствительнымъ и полнымъ распорядителемъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, Директоръ Румынскаго Общества, былъ человѣкъ, далеко не дружелюбно относящійся къ намъ—Русскимъ.

3) Въ средѣ низшихъ служащихъ на Румынскихъ дорогахъ было много лицъ намъ положительно враждебныхъ.

4) Порядокъ эксплоатаціи дорогъ, за исключеніемъ развѣ участка Лемберго-Черновицъ-Ясской, по меньшей мѣрѣ, заставляетъ желать очень много лучшаго.

Признавая эти выводы какъ дѣйствительно существовавшія факты, — мы позволимъ себѣ сказать только одно въ защиту конвенціи.

Въ Декабрѣ 1877 года, Начальникъ Военныхъ Сообщеній рѣшился принять весьма суровыя мѣры относительно администраціи Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ силу этихъ мѣръ, администрація была поставлена въ такое положеніе, что безъ разрѣшенія Штаба Командующаго войсками въ тылу арміи, она не могла перевезти, даже для надобностей собственно желѣзныхъ дорогъ, ни однаго вагона. Экстренный поѣздъ для Румынскаго Министра Иностранныхъ дѣлъ не былъ допущенъ.

Оказалось, что даже эти мѣры были вполнѣ легальны и основаны на конвенціи и послѣдующихъ соглашеніяхъ.

Если такая власть, предоставленная Начальнику Военныхъ Сообщеній по конвенціи, была еще не достаточна, то оставалось: одно учрежденіе на Румынскихъ дорогахъ Русской военной администраціи.

Не станемъ разбирать на сколько это было удобно въ началѣ, и какъ велики представлялись издержки, сопряженныя съ вознагражденіемъ акціонеровъ дорогъ, большинство которыхъ находится въ Берлинѣ, но замѣтимъ только, что учрежденіе такой администраціи, едва-ли согласовалось съ возможностью безостановочной и безперегрузочной перевозки, черезъ Австрію той массы грузовъ, которая шла по Австрійскимъ желѣзнымъ дорогамъ изъ Россіи и Европы, въ видѣ угля, сухарей и т. п.

Разсмостримъ факты нашей дѣятельности на Румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Всѣ недостатки и неблагопріятныя обстоятельства, равно какъ и вообще положеніе, въ которомъ находились Румынскія желѣзныя дороги, ихъ перевозочная способность, были въ подробности извѣстны лицамъ, составлявшимъ планы перевозки и потому должны были-бы пробудить особую осторожность въ составленіи этихъ плановъ и вызвать скидку извѣстнаго числа процентовъ противъ теоретическаго разсчета наибольшей перевозочной способности дорогъ.

Между тѣмъ, планы составлялись на основаніи таблицы, въ которой самымъ полнѣйшимъ и добросовѣстнѣйшимъ образомъ было разсчитано, сколько нужно паровозовъ на извѣстное число поѣздовъ и на извѣстное разстояніе дороги.

Согласно чисто ариѳметическимъ выводамъ этой таблицы, предполагалось увеличеніе числа поѣздовъ по днямъ, съ момента поступленія въ дѣло приготовлявшихся Русскихъ паровозовъ. Всѣ другія обстоятельства, даже начавшаяся вмѣстѣ съ нашими войсками перевозка Румынскихъ войскъ, не были приняты во вниманіе. Такой разсчетъ могъ легко оказаться невѣрнымъ, тѣмъ-болѣе, что самое усиленіе числа паровозовъ на Румынскихъ дорогахъ совершилось далеко не согласно съ предположеніемъ. Предполагалось, что всѣ наши паровозы поступятъ въ дѣло никакъ не позже 25 Мая 1877 года, а между тѣмъ еще 30 Мая на главную Румынскую дорогу, вмѣсто обѣщанныхъ 25-ти, поступило всего 3 паровоза, а на слабѣйшую, по числу подвижнаго состава, Бухарестъ - Журжевскую паровозы пришли только въ Августѣ.

Вообще предполагалось возможнымъ отправлять по Румынскимъ дорогамъ, до поступленія ожидавшихся 50-ти Русскихъ паровозовъ, ежедневно 5 поѣздовъ, а потомъ довести число ихъ до 9-ти.

Когда же было рѣшено двинуть на театръ войны подкрѣпленія, то предположили довести перевозочную способность дорогъ до 10 поѣздовъ въ сутки. Въ дѣйствительности же результаты получены слѣдующіе:

МѢСЯЦЫ.	ЧИСЛА.	Общее число перевезенныхъ поѣздовъ.	Среднее число перевезенныхъ поѣздовъ въ сутки.
Апрѣль	2-я половина	62	4,1
Май	1-я половина	69	4,6
	2-я »	72	4,5
Іюнь	1-я половина.	61	4,06
	2-я »	75	5
Іюль	1-я половина.	88	5,8
	2-я »	90	5,6
Августъ	1-я половина.	100	6,6
	2-я »	102	6,4
Сентябрь	1-я половина.	105	7
	2-я »	94	6,2
Октябрь	1-я половина.	100	6,6
	2-я »	63	4
Ноябрь	1-я половина.	22	1,5

Далѣе у насъ нѣтъ такихъ-же подробныхъ свѣдѣній, но намъ положительно извѣстно, что до половины Января, число ежедневно отправленныхъ поѣздовъ, не увеличивалось противъ печальныхъ результатовъ Ноября мѣсяца.

Замѣчая рѣзкій упадокъ, начавшійся со 2-й половины Октября мѣсяца, мы должны дополнить показанія таблицы слѣдующими свѣдѣніями:

1) Въ концѣ Апрѣля, помимо указанныхъ въ ней поѣздовъ, перевезенъ передовой отрядъ нашихъ войскъ изъ Браилы въ Жиляву, потребовавшій въ $2^1/_2$ дня всего 17-ти поѣздовъ или 7-ми поѣздовъ въ сутки.

2) Въ это же время и въ теченіи всего Мая шла перевозка Румынскихъ войскъ въ Крайову, при всей своей незначительности, отвлекавшая перевозочныя средства дорогъ.

3) Съ половины Октября мѣсяца окончилась перевозка значительныхъ единицъ войскъ и началась, почти исключительно, перевозка грузовъ.

Припомнивъ, что дополнительные паровозы на Бухарестъ-Журжевскую дорогу пришли только въ Августѣ и, принявъ во вниманіе третье обстоятельство, а именно: начавшееся исключительно грузовое движеніе, мы можемъ изложить и нижеслѣдующія причины неудовлетворительнаго положенія дѣлъ, которыя, по нашему мнѣнію, имѣли гораздо сильнѣйшее вліяніе, нежели козни и нерасположеніе Румынъ.

Требованія къ администраціи желѣзныхъ дорогъ формулировались вопросомъ о возможности отправленія извѣстнаго числа поѣздовъ. Какъ періодическое количество, такъ и родъ перевозимыхъ предметовъ былъ неизвѣстенъ. Этотъ порядокъ лишалъ спеціалистовъ возможности заблаговременно принимать соотвѣтствующія мѣры, которыя рѣзко

различаются другъ отъ друга, смотря по роду груза и экономизировать перевозочныя средства.

Между отдѣльными частями разныхъ управленій было мало связи.

Каждое вѣдомство заключало съ своими контрагентами условія, обязывавшія желѣзныя дороги къ перевозкѣ, не справляясь, возможна ли она въ данное время. Понятно, что разсчеты на своевременную доставку не осуществлялись.

Военная администрація, распоряжавшаяся перевозкою, не имѣла своего телеграфа, или вѣрнѣе вовсе не имѣла его.

Она пользовалась телеграфомъ Румынскихъ дорогъ, весьма слабымъ, въ два провода, съ крайне ограниченнымъ числомъ служащихъ и обремененнымъ депешами усилившагося движенія и собственной желѣзно-дорожной администраціи, разумѣется имѣвшими преимущество.

Не говоря уже о тайнѣ корреспонденціи, могли-ли при этомъ своевременно получаться нужныя распоряженія и сколько ихъ вовсе пропадало.

Мнѣніе наше основывается на слѣдующихъ фактахъ, подлинность которыхъ легко можетъ быть подтверждена справками въ дѣлахъ Управленія Военныхъ Сообщеній:

Въ послѣднихъ числахъ Мая, было отправлено изъ Яссъ 35 поѣздовъ съ сухарями и вслѣдъ за симъ движеніе остановилось на два дня, вслѣдствіе абсолютной недостачи порожнихъ вагоновъ въ Яссахъ и переполненія гружеными вагонами обѣихъ станцій въ Бухарестѣ.

Эта остановка произошла вслѣдствіе того, что, для выгрузки сухарей Интендантствомъ, былъ назначенъ всего одинъ сарай, вмѣстимостью до 10 т. мѣшковъ и въ которомъ, *при самой энергической* работѣ, можно было разгрузить въ день не болѣе 50 вагоновъ, тогда какъ ихъ прибывало ежедневно по 150, а во всѣхъ 35-ти поѣздахъ заключалось не менѣе 100 т. мѣшковъ.

Остановка движенія была устранена тѣмъ, что почти всѣ сухари были весьма энергично, по распоряженію Главнокомандующаго, выгружены на станціи, между путями прямо на землю, въ мѣстности низменной, сырой и болотистой, на которой даже лѣтомъ, отъ всякаго дождя, образовывалась грязь.

Для склада артиллерійскихъ запасовъ въ Бухарестѣ, еще въ Маѣ, устроены были *шесть* сараевъ, въ сторонѣ отъ станцій и къ нимъ проведена вѣтвь желѣзнаго пути. Для Интендантскихъ же грузовъ, кромѣ вышеупомянутаго сарая, взятаго у Румынскаго Министерства Публичныхъ работъ, не было ничего приготовлено.

Въ Іюнѣ Начальникъ Интендантства въ тылу арміи, призналъ необходимымъ и ходатайствовалъ объ устройствѣ въ Бухарестѣ, на Котроченскомъ полѣ, сараевъ, вмѣстимостью на 100 т. мѣшковъ, и особыхъ путей къ нимъ.

Необходимость этихъ устройствъ была признана и особой коммиссіей, разсматривавшей въ концѣ Августа мѣры къ улучшенію сообщеній съ арміей. А между тѣмъ пути были окончены только въ Октябрѣ, а сараи въ Ноябрѣ мѣсяцѣ. При этомъ было отвергнуто предложеніе одного солиднаго поставщика, устроить покрышку ихъ изъ брезентовъ, не смотря на то, что онъ обязался, кромѣ ихъ, ничего не привозить по желѣзной дорогѣ и брался окончить сараи въ 2 недѣли. Какъ будто крыша изъ сыраго теса, привозившагося изъ Австріи, была лучше брезентовъ, подъ которыми въ нашемъ отечествѣ сотни тысячъ пудовъ хлѣба везутся на огромныя разстоянія.

На обѣихъ станціяхъ желѣзной дороги въ Бухарестѣ всѣ свободныя мѣста для выгрузокъ, завалены были горами Интендантскаго груза.

Директоръ Румынскаго акціонернаго Общества умолялъ остановить этотъ наплывъ, требовалъ складочныя деньги,

предлагалъ дать безвозмездно матеріалы для постройки въ сторонѣ особыхъ путей для Интендантскихъ грузовъ и, наконецъ, купилъ огромную площадь земли и началъ самъ строить пути.

Наблюдая всю картину постепеннаго и быстраго переполненія станцій, мы вполнѣ убѣждены и заявляли неоднократно, что такимъ же своевременнымъ устройствомъ Интендантскихъ складовъ, какое было сдѣлано для Артиллеріи, избѣгли бы очень многаго.

Между тѣмъ къ устройству ихъ приступили только послѣ пріѣзда Коммиссіи, присланной въ концѣ Августа Главнокомандующимъ, а окончили въ Ноябрѣ.

Посмотримъ на сколько своевременно были приняты прочія мѣры для усиленія и обезпеченія исправнаго движенія поѣздовъ.

Та же Коммиссія признала необходимымъ увеличить число путей на станціи Фратешти, устройство на ней поворотнаго круга и водоснабженія.

О необходимости увеличенія путей на станціяхъ заявили всѣ представители Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ на вопросъ о томъ, какія имъ нужны средства для отправленія 10 поѣздовъ въ сутки.

На станціи Фратешти водоснабженіе зимой бездѣйствовало, поворотнаго круга вовсе не было сдѣлано.

Вмѣсто просимаго представителями Румынскихъ дорогъ расширенія и перестройки путей другихъ станцій, начали строить полустанціи, которыя вовсе не были впослѣдствіи окончены. Объ этихъ работахъ даже и не сочли нужнымъ согласиться съ мѣстными Управленіями дорогъ, которыя все таки фактически управляли эксплоатаціей и, этимъ прямымъ нарушеніемъ XI статьи конвенціи, и основныхъ правилъ Управленія желѣзными дорогами, не только лишились ихъ помощи, которая въ меньшей мѣрѣ могла выра-

зиться въ удешевленіи провоза нужныхъ для построекъ матеріаловъ; но возбудили скрытое и глухое противодѣйствіе.

Предпринятыя работы встрѣчали крайнія затрудненія и положительныя остановки, по несвоевременному отпуску денегъ.

Смѣта по расходамъ Военно-Дорожнаго Отдѣла не была утверждена до Ноября мѣсяца 1877 года и до чего доходили затрудненія, можно видѣть изъ положительнаго факта, подтвержденіе которому легко найти въ дѣлахъ канцеляріи Управленія Военныхъ Сообщеній. Въ 20 числахъ Іюня мѣсяца, Начальникъ Военныхъ Сообщеній просилъ разрѣшенія Главнокомандующаго и получилъ его, за подписью Начальника Полеваго Штаба, на укладку одной новой стрѣлки на путяхъ, тогда какъ на каждой частной дорогѣ этотъ пустой расходъ, въ предѣлахъ смѣты, безусловно разрѣшаетъ Управляющій ея. Но помимо указанной и другихъ причинъ, работы шли медленно, вслѣдствіе несвоевременной доставки матеріаловъ, по причинѣ затрудненій въ перевозкѣ ихъ, которая въ свою очередь вредно вліяла на перевозку предметовъ нужныхъ для войскъ.

Именно въ это же самое время, т. е. со второй половины Октября, началась перевозка массы матеріаловъ для Инженернаго вѣдомства.

Потребовался матеріалъ для переправы черезъ Дунай, для постройки Зимницко-Фратештской дороги, госпитальныхъ бараковъ, заводовъ для приготовленія галетъ, угля для Дунайской флотиліи и для Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вся эта громада шла, а за устройство складочныхъ мѣстъ и путей для разгрузокъ принимались только въ то время, когда уже вагоны приходили на конечную станцію. Въ Ноябрѣ мѣсяцѣ мы насчитали 1769 вагоновъ, стоявшихъ по станціямъ отъ Бухареста до Паскан, за неимѣ-

ніемъ мѣста для выгрузки и изъ нихъ, 600 пришлось на долю одного Бухареста. Но, помимо несвоевременности въ устройствѣ разгрузочныхъ путей, было еще обстоятельство, увеличивавшее потребность въ нихъ до слишкомъ большихъ размѣровъ.

Грузы отправлялись двоякимъ порядкомъ. Часть перевозилась непосредственно Управленіемъ, которое законтрактовало его, а часть, и весьма значительная, сдавалась для перевозки особымъ подрядчикомъ. За грузы послѣдняго рода Румынскія дороги получали, за каждый вагонъ, провозной платы на 130 франковъ, болѣе чѣмъ за грузъ перевозимый казной. Кромѣ того деньги уплачивались ими скорѣе, чѣмъ казной, которая платила чрезъ два мѣсяца. Не смотря на такія выгоды частной отправки, сравнительно съ казенной, Управленія Румынскихъ дорогъ неоднократно просили, чтобы всѣ грузы въ предѣлахъ Румыніи шли какъ казенные.

Просьба эта объясняетя слѣдующимъ соображеніемъ. Частный получатель не беретъ своевременно своего груза иногда потому, что ему нечѣмъ заплатить за провозъ, тотчасъ по прибытіи, а еще чаще потому, что ему некуда сложить грузъ до пріема его и масса такихъ вагоновъ, скопляясь на станціи, совершенно прерываетъ движеніе. Кромѣ того, для выгрузки каждому частному получателю надо отвести особое мѣсто, такъ какъ нельзя смѣшивать товаръ принадлежащій одному лицу съ другимъ. Если и такимъ образомъ, товары остаются долго на станціи, то мѣста для разгрузокъ всѣ занимаются или должны быть распространяемы до крайнихъ, почти невозможныхъ предѣловъ. На Одесской дорогѣ подобное обстоятельство вызываетъ особыя понудительныя мѣры противъ получателей, не увозящихъ своевременно своихъ грузовъ со станціи.

Коммиссія, изслѣдовавшая Румынскія дороги въ Ноябрѣ

мѣсяцѣ, нашла въ поѣздахъ около 30% вагоновъ, принадлежащихъ частнымъ поставщикамъ для арміи, тогда какъ на станціяхъ число неразгруженныхъ вагоновъ этого рода доходило до 65%.

Кромѣ того, свидѣтельства на право перевозки, выдаваемыя различнымъ поставщикамъ, разными вѣдомствами, подавали поводъ къ злоупотребленіямъ, и развили цѣлую торговлю этими свидѣтельствами.

Управленія Румынскихъ дорогъ, не распоряжаясь нагрузкой вагоновъ и получая провозную плату по вагонно, не вели и не могли вести отмѣтокъ, что въ какой вагонъ нагружено и когда отправлено. У насъ также не заведено было никакихъ подобныхъ журналовъ, и такимъ образомъ почти невозможно было розыскать груза, по какой либо причинѣ завезеннаго, не на станцію назначенія. Равнымъ образомъ, не было возможности знать, когда что отправлено, и ускорить движеніе предметовъ экстренной надобности. Такъ, напримѣръ, было употреблено 2 мѣсяца самыхъ дѣятельныхъ розысковъ, на отысканіе трехъ вагоновъ съ ружьями Шаспо, переданныхъ Румынскому Правительству.

Неимѣніе телеграфа, въ случаяхъ экстренной надобности, неоднократно сказывалось весьма чувствительно. Какъ примѣръ можно привести 2-хъ дневную стоянку поѣзда съ резервнымъ баталіономъ, безъ продовольствія на маленькой станціи Сербешти, прежде чѣмъ было получено о томъ извѣщеніе.

Коменданты желѣзно-дорожныхъ станцій, имѣвшіе громадную важность именно въ Румыніи, какъ посредники между войсками и служащими на дорогѣ, не знающими русскаго языка и имѣвшіе, на своей обязанности разъясненіе приходившимъ войскамъ, всѣхъ порядковъ полученія довольствія, были сами плохо ознакомлены со всѣмъ.

Такъ, напримѣръ, имъ не сообщили инструкцій по при-

мѣненію повагоннаго тарифа, ни правилъ составленія поѣздовъ, принятыхъ Центральнымъ Совѣтомъ Румынскихъ дорогъ 14 Іюня.

Между комендантами и лицами, назначавшимися для надзора за Румынскими желѣзными дорогами не было никакой опредѣленной инструкціями и положеніями связи. Не было даже ясныхъ указаній, кому непосредственно подчиняемы желѣзнодорожные коменданты, такъ какъ въ началѣ не было назначено завѣдующаго перевозкой войскъ. Лица, назначенныя для надзора за дорогами, не были акредитованы, ни передъ Румынскимъ Правительствомъ, ни передъ Управленіями дорогъ, такъ что послѣднія не знали, какъ принимать ихъ замѣчанія и требованія.

Въ довершеніе къ послѣднимъ обстоятельствамъ, намъ кажется, что нельзя пройти молчаніемъ того факта, что единственное лицо изъ офицеровъ Генеральнаго Штаба, бывшее практически знакомымъ съ перевозками по желѣзной дорогѣ, не имѣло опредѣленнаго положенія, а просто состояло въ распоряженіи Начальника Военныхъ сообщеній. Присяжные же спеціалисты, по своему мундиру и по совершенному отсутствію объ нихъ инструкцій и положеній, неопредѣленности ихъ обязанностей, неакредитованные передъ Румынскими учрежденіями, могли только подавать совѣты, когда ихъ спрашивали. А между тѣмъ, наибольшее число перевезенныхъ поѣздовъ относится именно къ тому періоду времени, когда дѣломъ перевозки завѣдывалъ опытный и практически знакомый съ нимъ офицеръ Генеральнаго Штаба.

Сообразивъ всѣ эти обстоятельства, намъ кажется, что кромѣ Румынъ, существовало много другихъ явленій, крайне вредно отзывающихся на перевозкѣ.

Въ подтвержденіе приведемъ слѣдующій практическій примѣръ.

Южно-Турецкія дороги, чрезвычайно слабыя по числу подвижнаго состава, полуразрушенныя, лишенныя почти служащихъ, большинство которыхъ бѣжало при нашемъ наступленіи, были заняты нами въ концѣ Января. Управленіе ихъ сосредоточивалось въ Константинополѣ, слѣдовательно внѣ предѣловъ нашего непосредственнаго вліянія.

Въ Маѣ мѣсяцѣ, въ теченіи $2^1/_2$ недѣль, онѣ перевезли изъ Санъ-Стефано въ Адріанополь всѣ запасы Интендантскихъ складовъ, для чего отправляли во все это время по 7-ми поѣздовъ ежедневно, т. е. наибольшее число, которое они могли перевозить *въ зависимости отъ разстояній между смежными станціями*. Вообще, какъ работала Южно-Турецкая дорога при своихъ 40 паровозахъ, можно видѣть изъ прилагаемой таблицы, но за то мы можемъ съ достовѣрностью сказать, что ни одинъ поѣздъ не оставался долѣе сутокъ безъ разгрузки.

МѢСЯЦЫ.	Число перевезенныхъ					
	Лицъ.	Лошадей.	Груженыхъ полностью вагоновъ	Груза по мелочамъ	Экстренныхъ поѣздовъ	Санитарныхъ поѣздовъ.
Февраль . . .	29.845	2.596	220	—	28	—
Мартъ	45.697	5.302	1.354	2.423 п.	3	—
Апрѣль . . .	40.501	5.406	1.179	3.719 »	3	—
Май	38 018	3.059	2.181	3.288 »	3	—
Іюнь	46.720	2.610	1.144	6.762 »	—	30
Іюль	43.946	2.216	808	6.612 »	1	60

ГЛАВА II.

Организація Управленія комуникаціонныхъ путей сообщенія.

Если внимательно разсмотрѣть всѣ тѣ факты, которые мы изложили въ предъидущей главѣ, то окажется, что корень всѣхъ причинъ, оказавшихъ такое вредное вліяніе на перевозки всѣхъ потребностей, заключается въ слудующемъ:

Отсутствіе предварительнаго, строго обдуманнаго плана устройства комуникаціоннаго пути.

Отсюда вытекаетъ и недостатокъ разъѣздныхъ и разгрузочныхъ путей и прочихъ приспособленій для выгрузокъ, несвоевременный приступъ къ устройству ихъ, несвоевременное открытіе кредитовъ на эти работы, усложненіе порядка перевозки явленіемъ массы разныхъ поставщиковъ и проч.

Къ этой же причинѣ надо отнести и несвоевременность открытія работъ по постройкѣ Фратешти-Зимницкой желѣзной дороги, равно какъ и то обстоятельство, что, до Сентября, для улучшенія состоянія этого небольшаго, но чрезвычайно важнаго, участка, не было принято никакихъ мѣръ. Объ немъ совершенно какъ бы забыли и только послѣ проѣзда новаго Начальника Военныхъ Сообщеній въ Главную квартиру, приступили къ постройкѣ двухъ мостовъ на оврагахъ, поглотившихъ уже много лошадей и повозокъ несчастныхъ погонцевъ. До того же времени, всѣ

мѣропріятія ограничивались устройствомъ одного питательнаго пункта Краснаго Креста.

Еще въ Іюнѣ мѣсяцѣ, вскорѣ послѣ переправы черезъ Дунай, намъ пришлось однажды встрѣтится съ лицомъ, взявшимъ съ подряда перевозку изъ Бухареста въ Систово артиллерійскихъ снарядовъ. Французъ обратился къ намъ съ слѣдующей рѣчью: «Удивляюсь, что Вы не строите желѣзной дороги къ Зимницѣ. Вы не знаете этой страны. Какъ только начнутся дожди, по настоящей дорогѣ, парная повозка не повезетъ и десяти пудовъ и будетъ двигаться со скоростью черепахи».—Мы возразили, что со дня на день надо ожидать паденіе Рущука и тогда въ нашихъ рукахъ будетъ желѣзный путь почти вплоть до Варны. Французъ только покачалъ головой, вѣроятно припомнивъ какъ они въ 1871 году разсчитывали, чрезъ три дня по объявленіи войны, быть въ Берлинѣ.

Но если общее убѣжденіе было таково и никто не думалъ объ устройствѣ желѣзнаго пути, то все таки можно было бы сдѣлать хоть что нибудь; а между тѣмъ, объ этой части нашего главнаго и единственнаго комуникаціоннаго пути никто и не думалъ.

Отсутствіе строго обдуманнаго плана легко объясняется недостаткомъ опытности. Намъ въ первый разъ приходилось развертывать такія силы, владѣя только сухопутнымъ и въ тоже время усовершенствованнымъ путемъ.

Если бы, по составленному заранѣе плану, немедленно послѣ перехода черезъ Дунай, приступили къ правильному и раціональному устройству всего комуникаціоннаго пути отъ Яссъ до Зимницы, вполнѣ приспособленному для всякаго рода разнообразныхъ потребностей военнаго времени, то сколько затрудненій было бы побѣждено, сколько страданій было бы избѣгнуто.

Разумѣется, распространить вполнѣ совершенное устрой-

ство подобнаго пути, до района военныхъ операцій, расположенія дѣйствующихъ войскъ невозможно;—но была черта—Дунай, переступая которую все могло бы быть въ образцовомъ порядкѣ,—и этотъ порядокъ стоилъ бы дешевлѣ тѣхъ суммъ, которыя были потрачены впослѣдствіи, не своевременно.

Настоящій опытъ не долженъ пройдти безслѣдно. Сподвижники и дѣятели современной войны сойдутъ со сцѣны, и новыя дѣятели могутъ повторить старыя ошибки, если неостанется слѣда указаній горькаго опыта.

Этотъ слѣдъ долженъ отразиться въ составленіи инструкцій объ устройствѣ комуникаціонныхъ путей.

Въ нашемъ сводѣ военныхъ постановленій имѣются весьма краткія указанія объ таковомъ устройствѣ.

Въ положеніи о Полевомъ Управленіи войскъ въ военное время находятся довольно обстоятельно очерченныя и драгоцѣнныя указанія по этому предмету.—Ст. 299 въ краткихъ, но сильныхъ и довольно рѣзко очерченныхъ, выраженіяхъ указываетъ на то, что должно быть сдѣлано на комуникаціонномъ пути.

Она исчерпываетъ все и если можно упрекнуть не ея, а дальнейшее ея развитіе, то только въ томъ, что многое, намѣченное ею, осталось не досказаннымъ. Прочитывая за тѣмъ статьи о Завѣдующемъ Военно-Дорожнымъ Отдѣломъ отъ 345 до 357-й включительно, намъ кажется, что изложеніе его обязанностей могло ввести въ заблужденіе.

Но сколько намъ пришлось видѣть дѣятельность Военно-дорожнаго Отдѣла, мы пришли къ убѣжденію, что всѣ силы и вся работа этого учрежденія поглощалась статьей 353-й, предписывающей составленіе росписаній и маршрутовъ. Обязанность эта, въ сущности, почти не совмѣстима со всѣми прочими.

Всѣ статьи обязанностей Завѣдывающаго Военно-дорож-

нымъ отдѣломъ, за исключеніемъ 353-й, представляютъ намъ исключительно специалиста — техника и только онъ можетъ ихъ исполнить вполнѣ удачно.

Главнымъ средствомъ передвиженія все таки будутъ желѣзныя дороги и потому естественно, что опытный инженеръ-эксплоататоръ, спеціалистъ по постройкѣ и содержанію дорогъ, будетъ наиболѣе полезенъ для выполненія тѣхъ задачъ, которыя возложены этими статьями.

По этому положеніе и назначаетъ на это мѣсто преимущественно спеціалиста; но статья 353-ья даетъ ему массу мелочной, несоотвѣтствующей работы, которая совершенно отвлекаетъ его отъ главнаго дѣла, составляющаго всю суть его существованія.

Мы глубоко убѣждены въ этомъ, видѣвши, какъ весь Военно-дорожный отдѣлъ, во время стоянки въ Кишиневѣ, работалъ съ утра до поздней ночи надъ составленіемъ невыполнимыхъ росписаній по Румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ, маршрутовъ, плановъ передвиженій войскъ, которыя впослѣдствіи были брошены.

Еще болѣе мы имѣли право проникнуться такимъ убѣжденіемъ, когда въ Іюлѣ явившись однажды, съ докладомъ объ весьма серьозныхъ общихъ мѣрахъ, къ Начальнику военныхъ сообщеній, увидали отмѣненнымъ докладъ и принятіе предложенныхъ къ обсужденію мѣръ, потому что всѣ высшія лица, до которыхъ они касались, были заняты составленіемъ маршрутовъ движенія 4-го корпуса и затѣмъ, детальными распоряженіями ихъ выполненія.

Дѣятельность лицъ, на обязанности которыхъ лежало составленіе общаго плана устройства комуникаціоннаго пути, какъ въ техническомъ, такъ и въ административномъ отношеніи, свелось на детальную мелочную работу, пользованія этимъ путемъ, на основаніи чисто теоретическихъ и недостаточныхъ соображеній о его положеніи.

Желѣзныя дороги имѣютъ особое свойство засасывать какъ болото въ тину мелочныхъ распоряженій. Малѣйшая неисправность, упущеніе, непредвидѣнная случайность, которыхъ такъ много при ихъ относительномъ техническомъ несовершенствѣ,—влекутъ за собой немедленно, чувствительную потерю ихъ производительной работы, и требуютъ немедленнаго принятія соотвѣтствующихъ мѣръ къ устраненію вредныхъ причинъ. Надо имѣть много опытности и привычки, чтобы не увлечься деталями дѣла и вотъ почему въ особенности важно, точно регламентированное распредѣленіе труда и обязанностей на ихъ службѣ. Точно также важна и рѣшимость въ устраненіи вредно дѣйствующихъ элементовъ, которая дается только опытностью.

Вникая въ смыслъ военной администраціи, мы видимъ при каждомъ Начальникѣ, имѣющимъ разносторонній кругъ дѣйствій, лицо не облеченное исполнительною властью, но держащее въ своихъ рукахъ всѣ нити дѣла, устраняющее отъ главнаго дѣятеля всѣ мелочныя работы и всегда готовое представить ему всѣ необходимые данные, для соображенія задуманныхъ операцій. Лицо это, въ тоже время служитъ звеномъ для связи всѣхъ Начальниковъ отдѣльныхъ частей, центромъ около котораго сгрупируются всѣ свѣдѣнія, необходимыя для направленія предпріятія. Таковъ, по нашему мнѣнію, смыслъ должности Начальника Штаба,—существующаго почти при каждомъ Начальникѣ какого бы то небыло отряда. Намъ кажется, что въ Управленіи Военныхъ Сообщеній имѣется громадный пробѣлъ, въ отсутствіи именно подобнаго звена.—Таковымъ, по нашему мнѣнію, слѣдовало бы быть, особому офицеру Генеральнаго Штаба, подчиненному непосредственно Начальнику Военныхъ Сообщеній, завѣдующему передвиженіемъ войскъ и ихъ грузовъ. Лицо это, снабженное достаточнымъ числомъ помощниковъ для черновой работы, составленія

маршрутовъ, служило бы центромъ групировки всей дѣятельности Начальниковъ отдѣловъ этого Управленія. Оно могло бы устранить крайне вредный бюрократизмъ, посредствомъ живыхъ, словесныхъ и непосредственныхъ сношеній съ главными Управленіями Арміи, добывая изъ нихъ свѣдѣнія о ея нуждахъ, по каждой отдѣльной части.

Сообщая эти свѣдѣнія Начальникамъ Отдѣловъ Управленія Военныхъ Сообщеній, оно дало бы надлежащее направленіе ихъ дѣятельности, къ изысканію мѣръ на удовлетвореніе насущныхъ потребностей.

Необходимость существованія такого органа ясно выразилась въ послѣдовательномъ учрежденіи слѣдующихъ должностей, непредвидѣнныхъ штатомъ Положенія о Полевомъ Управленіи войскъ въ военное время:

Въ Іюлѣ мѣсяцѣ, должности Завѣдывающаго перевозкою войскъ при Начальникѣ Военно-Дорожнаго отдѣла.

Въ Августѣ, должности Завѣдывающаго частью Генеральнаго Штаба при Начальникѣ Военныхъ Сообщеній и наконецъ въ Ноябрѣ, устройствомъ Штаба Командующаго войсками въ тылу арміи.

Если разъ практика доказала необходимость такого органа, то намъ кажется необходимымъ, дать ему надлежащее мѣсто и очертить кругъ его дѣятельности.

Въ сущности, она должна состоять въ составленіи общихъ соображеній по устройству комуникаціонныхъ путей и порядка пользованія ими.

На сколько сложны эти обязанности, можно видѣть изъ слѣдующей программы ихъ.

1) Собираніе свѣдѣній отъ Главныхъ Управленій Арміи и отдѣльныхъ ея корпусовъ, о количествѣ разнородныхъ ихъ потребностей,—мѣстахъ ихъ складовъ, размѣрахъ ихъ и особенностей устройства.

2) Собираніе свѣдѣній отъ Завѣдующихъ Отдѣлами

Управленія Военныхъ Сообщеній, о состояніи линій на которыхъ предполагается устройство комуникаціонныхъ путей во всѣхъ отношеніяхъ.

Свѣдѣнія эти должны въ себѣ заключать:

а) Состояніе дорогъ, входящихъ въ составъ комуникаціоннаго пути въ техническомъ отношеніи.

б) Состояніе перевозочныхъ средствъ на означенныхъ дорогахъ и ихъ окрестностяхъ.

в) Свѣдѣній о разнородныхъ матеріалахъ и запасахъ, которые могутъ быть получены въ близи означенныхъ дорогъ.

г) Свѣдѣній откуда и какимъ путемъ могутъ быть доставляемы матеріалы и запасы, нужные для лучшаго устройства комуникаціонныхъ путей и неимѣющіеся въ близи ихъ.

д) Свѣдѣнія о пунктахъ въ которыхъ удобно могутъ быть устраиваемы этапы для проходящихъ войскъ, склады фуража, провіанта, станціи почтовыя, телеграфныя и санитарныя.

е) Стратегическія мѣстности для устройства системы обороны комуникаціонныхъ путей отъ непріятеля.

3) Затѣмъ сообразуясь съ собранными свѣдѣніями, лицо это обязано:

а) Составить указанія для соображеній Завѣдывающихъ Отдѣлами Управленія Военныхъ сообщеній о мѣрахъ, которыя надо принять къ приведенію комуникаціонныхъ путей въ то состояніе, которое могло бы удовлетворить потребностямъ Арміи.

б) Составить соображенія о количествѣ перевозочныхъ средствъ, которыми можетъ располагать Армія въ различныя періоды состоянія комуникаціонныхъ путей, по мѣрѣ приведенія ихъ въ положеніе, соотвѣтствующее потребностямъ.

в) Составить планъ стратегической обороны комуникаціонныхъ путей.

4) На основаніи всѣхъ свѣдѣній, о состояніи путей въ данное время, составлять подробные планы и маршруты для передвиженія войскъ и ихъ грузовъ.

5) По заявленіямъ Завѣдующихъ Отдѣлами, составлять предположенія о соотвѣтствующихъ измѣненіяхъ этихъ маршрутовъ, вслѣдствіе случайныхъ и непредвидѣнныхъ событій.

Въ настоящее же время, вся эта работа, предписываемая ст. 299, лежитъ на Начальникѣ Полеваго Штаба Арміи и Начальникѣ Полеваго Управленія Военныхъ Сообщеній.

Съ учрежденіемъ же такого органа, должно послѣдовать соотвѣтствующее измѣненіе въ изложеніи обязанностей Завѣдующаго Военно-дорожнымъ Отдѣломъ, который тогда уже всю свою дѣятельность направитъ къ изученію и улучшенію состоянія дорогъ, входящихъ въ составъ комуникаціонныхъ путей.

Свободный отъ мелочныхъ, несвойственныхъ ему занятій, онъ изобрѣтетъ системы дешевыхъ и легко подвижныхъ бараковъ и магазиновъ, которые будутъ удовлетворять потребностямъ времени, повозокъ для обозовъ и перевозки больныхъ, и своевременно озаботится увеличеніемъ и улучшеніемъ устройства дорогъ и всѣхъ нужныхъ на ней для военнаго времени построекъ, равно какъ и организацій перевозочныхъ средствъ.

Для правильности взглядовъ всѣхъ органовъ Управленія Военныхъ Сообщеній, для приданія надлежащаго авторитета ихъ предположеніямъ, необходимы *краткія указанія объ устройствѣ комуникаціонныхъ путей, обязательныя для всѣхъ органовъ Управленія Арміей и Военнаго Министерства.*

Эти то указанія и должны составить предметъ *инструкціи объ устройствѣ комуникаціоннаго пути.*

Постараемся составить краткую программу такой инструкціи. По нашему мнѣнію она должна въ себѣ заключить:

1) Общія указанія относительно административнаго устройства и раздѣленія комуникаціонныхъ путей въ военномъ, полицейскомъ и техническомъ отношеніи.

Эти указанія должны быть даны въ общихъ чертахъ. Онѣ должны одинаково относиться какъ къ дорогамъ, находящимся въ непосредственномъ вѣденіи Управленія Военныхъ Сообщеній, такъ и къ состоящимъ только подъ его наблюденіемъ, на основаніи конвенцій и договоровъ съ Правительствами и частными Обществами, ими владѣющими.

2) Указанія на границы комуникаціоннаго пути въ общихъ выраженіяхъ, такъ какъ географическое опредѣленіе ихъ будетъ всегда въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и положенія дѣлъ на театрѣ войны.

3) Обязанности лицъ, завѣдующихъ участками пути во всѣхъ отношеніяхъ: военномъ, полицейскомъ и техническомъ; а равно и взаимная связь между ними.

4) Указанія источниковъ средствъ для исполненія ихъ обязанностей. Опредѣленіе предѣловъ правъ пользованія этими средствами.

5) Порядокъ перевозки всѣхъ грузовъ по комуникаціоннымъ путямъ и въ особенности по желѣзнымъ дорогамъ, входящимъ въ ихъ составъ.

6) Отношенія по этому поводу къ Начальнику Военныхъ Сообщеній Главныхъ Управленій Арміи и Военнаго Министерства.

7) Порядокъ составленія общаго плана перевозки войскъ и ихъ грузовъ и сообщенія конечныхъ его выводовъ всѣмъ Главнымъ Управленіямъ Арміи.

8) Порядокъ измѣненій въ исполненіи составленнаго плана перевозки, частныхъ и общихъ.

9) Указанія на принятіе необходимыхъ мѣръ, для пра-

вильнаго устройства комуникаціоннаго пути, сообразно его характеру.

10) Указанія необходимыхъ принадлежностей для устройства начальныхъ, конечныхъ и промежуточныхъ пунктовъ для войскъ, ихъ грузовъ, больныхъ и раненыхъ—какъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и по прочимъ путямъ сообщенія.

Вотъ тѣ общія начала, которыми слѣдуетъ руководствоваться при составленіи подобной инструкціи, которая для будущихъ дѣятелей сохранитъ драгоцѣнныя указанія опыта прошедшей компаніи.

Составленіе общаго плана устройства комуникаціоннаго пути, передъ ея началомъ, и своевременная подготовка всѣхъ нужныхъ средствъ устранитъ необходимость въ принятіи тѣхъ экстренныхъ, горячечныхъ мѣръ, которыя могутъ быть вызваны необходимостью впослѣдствіи, и во всякомъ случаѣ, приготовитъ средства для ихъ выполненія.

Разумѣется въ томъ неопредѣленномъ гадательномъ положеніи, въ которомъ находится все во время войны, легко могутъ быть ошибки въ составленіи этаго общаго плана.

Заготовленныя согласно предположеній средства, могутъ оказаться или недостаточными, или излишними.

Но лучше имѣть что нибудь, нежели ровно ничего и ограничиться только составленіемъ плановъ пользованія путемъ.

ГЛАВА III.

Организація желѣзно-дорожныхъ батальоновъ.

Въ предъидущей главѣ мы указали на то, что въ составленіи положенія объ устройствѣ комуникаціонныхъ путей, должны войти указанія источниковъ средствъ, для исполненія обязанностей лицами, завѣдывающими отдѣльными его частями.

Въ числѣ этихъ средствъ одно изъ первыхъ мѣстъ занимаютъ люди, готовая рабочая сила, на производство новыхъ, поддержаніе, а подъ-часъ и разрушеніе существующихъ сооруженій.

Для того, чтобы имѣть всегда готовую рабочую силу, у насъ устроены желѣзно-дорожные батальоны.

Посмотримъ насколько устройство ихъ цѣлесообразно, насколько удобно примѣненіе ихъ, какъ рабочей силы.

Но приступая къ разсмотрѣнію такого вопроса, надо прежде всего рѣшить, нужно ли, чтобы желѣзно-дорожный батальонъ представлялъ изъ себя постоянную боевую единицу, готовую какъ для эксплуатаціи занятой у непріятеля дороги, такъ и для штурма укрѣпленія? Совмѣстимы ли эти цѣли?

Намъ кажется, что если преслѣдовать такую задачу, т. е. смотрѣть на батальонъ какъ на боевую единицу, которую возможно, въ цѣломъ его составѣ, вести въ бой, то она едва-ли достижима.

Первое препятствіе составляетъ всегда раскинутое, на весьма большомъ пространствѣ, положеніе, въ которомъ онъ долженъ находиться. Какую бы службу онъ не несъ, эксплуатированіе-ли готовой дороги, производство-ли работъ по устройству новой, или наконецъ возведеніе, спеціальныхъ для военнаго времени, сооруженій на дорогахъ, эксплуатируемыхъ частными обществами, всегда онъ будетъ раскинутъ.

Такое расположеніе батальона обусловливается его спеціальнымъ назначеніемъ. Это не саперы, спеціальность которыхъ составляетъ: постройка укрѣпленій, измѣряемыхъ саженями или верстами.

Люди желѣзно-дорожнаго батальона будутъ имѣть въ своемъ вѣдѣніи линіи желѣзныхъ дорогъ, измѣряемыя десятками верстъ.

Разумѣется и настоящей боевой силѣ приходится раскидываться на значительное пространство; но тогда она уже теряетъ свою боевую способность, которую воспринимаетъ снова, только собравшись въ компактную массу.

Притомъ такая сила, раскинутая на большое пространство, дѣйствуетъ всегда пассивно, ограничивая свою дѣятельность наблюдательною ролью.

Между тѣмъ, желѣзно-дорожный батальонъ только тогда и будетъ желѣзно-дорожнымъ, когда онъ раскинутъ, и только въ этомъ положеніи проявляетъ активную дѣятельность, т. е. строитъ, разрушаетъ или поддерживаетъ. На практикѣ желѣзно-дорожные батальоны, во все продолженіе настоящей компаніи, никогда не работали въ общей массѣ. Въ единственномъ случаѣ, гдѣ это представлялось возможнымъ, въ постройкѣ Зимницко-Фратештской дороги, желѣзно-дорожные батальоны не были употреблены. При эксплуатаціи Бендеро-Галацкой и Зимницко-Фратештской дороги служба, требующая наибольшую массу рабочихъ

силъ, ремонтъ пути, находилась въ рукахъ подрядчика-строителя дороги. Если и придется когда-либо людямъ желѣзно-дорожнаго батальона дѣйствовать съ оружіемъ въ рукахъ, то развѣ при защитѣ какой-либо станціи, подвергшейся нападенію непріятельскаго разъѣзда; но и въ такомъ случаѣ, въ полномъ своемъ сборѣ, они далеко не составляютъ одной роты.

Наконецъ, мы позволимъ себѣ задать вопросъ: Будетъ ли пригоденъ въ бой, въ цѣломъ своемъ составѣ, желѣзно-дорожный батальонъ, составленный изъ людей и офицеровъ, давно не бывшихъ въ лагерномъ сборѣ, при той высокой степени подготовки, которая требуется настоящими тактическими условіями битвы?

Изъ этихъ разсужденій намъ кажется ясно, что образованіе такой единицы войскъ, которая представляла бы одновременно и боевую единицу и рабочую желѣзно-дорожную силу, весьма трудно, если не сказать невозможно.

Для болѣе яснаго представленія, мы разберемъ настоящій составъ батальоновъ и разсмотримъ, насколько онъ удобенъ для специальной его цѣли.

Батальонъ состоитъ изъ четырехъ ротъ, въ которыхъ перемѣшаны люди всевозможныхъ спеціальностей. Внутреннее ихъ устройство, какъ въ хозяйственномъ, такъ и въ строевомъ отношеніи, не имѣетъ никакой разницы отъ всѣхъ прочихъ армейскихъ, отдѣльныхъ батальоновъ.

Офицеры большею частію изъ лицъ, знакомыхъ со службой движенія по желѣзнымъ дорогамъ, а также и техники.

Въ силу закона обязательной воинской повинности, число послѣднихъ должно увеличиваться и въ весьма скоромъ будущемъ, весь составъ офицеровъ желѣзно-дорожныхъ батальоновъ можетъ быть пополненъ лицами, получившими высшее техническое образованіе. Но еще долго, а въ силу закона о призывѣ на дѣйствительную службу,

по категоріямъ, и очень долго, батальоны будутъ нуждаться въ совершенно постороннемъ, въ невоенномъ, а чисто техническомъ элементѣ.

Одно теоретическое образованіе далеко не достаточно, чтобы руководить сложной машиной желѣзно-дорожной эксплуатаціи.

Намъ случилось слышать мнѣніе одного весьма компетентнаго лица, что обязанности Начальника большой перекрестной станціи, по ихъ сложности, могутъ быть приравнены къ обязанностямъ Начальника Штаба Дивизіи. Къ чему же приравнять еще болѣе тяжелыя обязанности Начальника службы движенія или всей эксплуатаціи?

Онъ долженъ распоряжаться такъ, чтобы не только не перепуталась масса вагоновъ, раскинутыхъ на десятки и сотни верстъ, но и наблюдать за тѣмъ, чтобы они имѣли полную возможность двигаться безъ всякой помѣхи

Такую задачу ему предстоитъ выполнить при всѣхъ техническихъ несовершенствахъ настоящаго желѣзно-дорожнаго организма и еще въ такое время, когда способы питанія его затруднены, а работа требуется максимальная. Для руководства такимъ дѣломъ, нужна серьезная практическая подготовка, непосредственное знакомство съ дѣломъ во всѣхъ его степеняхъ и чѣмъ многостороннѣе опытность, чѣмъ болѣе всякихъ случаевъ представлялось ей на практикѣ, тѣмъ лучше.

Вотъ въ силу этихъ-то причинъ, которыя будутъ еще долго неустранимы, въ штатахъ настоящихъ батальоновъ введенные чуждые военному элементу, такъ названные, Начальникъ эксплуатаціи, различныхъ отраслей ея, Главные Инженеры постройки.

Цѣль ихъ назначенія состоитъ въ томъ, чтобы такимъ сложнымъ дѣломъ вѣдали люди знанія и главное опыта.

Представимъ себѣ, что батальонъ занимаетъ дорогу съ

цѣлью ея эксплуатаціи и посмотримъ, будетъ ли онъ удовлетворять своему назначенію?

Что происходитъ при этомъ? Люди разсыпаются на всемъ протяженіи дороги и располагаются слѣдующимъ образомъ:

Люди ремонта пути концентрируются въ небольшія кучки, черезъ каждыя 10 верстъ.

Стрѣлочники, составители поѣздовъ, станціонные сторожа на каждую станцію, разстояніе между которыми надо считать среднимъ числомъ въ 20 верстъ.

Кондукторы и паровозная прислуга, черезъ каждыя 200—250 верстъ. Ужь изъ этого расположенія видно, насколько будутъ перепутаны районы расположенія ротъ, при ихъ настоящемъ, смѣшанномъ по спеціальностямъ формированіи, и насколько удобны будутъ хозяйственныя распоряженія и надзоръ за людьми Ротныхъ Командировъ.

Сформировать роту такимъ образомъ, чтобы каждая заняла извѣстный районъ дороги, невозможно потому, что рѣшать эту задачу пришлось бы при неизвѣстной измѣняющейся величинѣ—числѣ поѣздовъ, отъ которой прямо зависитъ число поѣздной и паровозной прислуги.

Насколько усложняются обязанности ротныхъ командировъ, которые будутъ постоянно въ сношеніяхъ съ тремя Начальниками службъ и обязаны завѣдывать паркомъ совершенно разнородныхъ инструментовъ, принадлежащихъ различнымъ спеціальностямъ.

Каковы-же отношенія къ нижнимъ чинамъ, къ офицерамъ и къ батальонному командиру самихъ начальниковъ службъ и эксплуатацій?

У нихъ явятся немедленно діаметрально-противуположные интересы.

Для батальоннаго и ротныхъ командировъ, чѣмъ менѣе

подвиженъ солдатъ, чѣмъ онъ бережливѣе въ noскѣ одежды и чѣмъ болѣе посвящаетъ времени строевому обученію и оружію, тѣмъ лучше.

И вотъ этимъ-то, вполнѣ естественнымъ и законнымъ стремленіямъ, проявляемымъ во всеоружіи власти и мундира, становится въ разрѣзъ требованіе гражданскаго чиновника, для котораго нужно, чтобы солдатъ былъ подвиженъ и производилъ максимумъ работы по своимъ силамъ.

Какая масса пререканій можетъ явиться при этихъ разнородныхъ требованіяхъ, особенно въ настоящее время, когда вовсе не установлено никакихъ законныхъ отношеній между этими пришлыми гражданскими чинами и аборигенами баталіона.

Какъ поступить начальнику службы ремонта, если ему надо усилить рабочія силы одной дистанціи, передвиженіемъ рабочихъ изъ другой, находящейся въ районѣ другой роты? А это бываетъ часто нужно сдѣлать весьма быстро, особенно при службѣ дороги въ военное время.

Практика намъ не дала отвѣта на этотъ вопросъ; но мы знаемъ, что при болѣе простомъ порядкѣ, въ настоящую компанію, когда люди батальона не эксплуатировали дорогъ, а только производили различныя работы въ разныхъ мѣстахъ, изъ одного этого пустаго вопроса о передвиженіи людей выходилъ рядъ прерѣканій, крайне вредившихъ успѣху дѣла.

Мы знаемъ случаи, что инженеръ, поручивъ надзоръ за работой опытному унтеръ-офицеру, ввѣривъ ему матерьялы и инструменты и уѣхавъ на другой пунктъ, возвратясь находилъ работу остановившеюся потому, что ротный командиръ снялъ старшаго, которому все было поручено.

Въ данномъ случаѣ, результатъ ограничился остановкой работы на день или на два, а что будетъ если снимутъ

старшаго, которому будетъ поручено охраненіе исправности какого либо сложнаго сооруженія, положимъ моста и которому объяснено все его устройство и значеніе каждой отдѣльной части?

Изъ этой неопредѣленности отношеній могутъ родиться весьма печальныя послѣдствія.

По крайней мѣрѣ въ настоящую компанію, повторимъ при гораздо простѣйшей формѣ дѣла, рождался рядъ пререканій, въ устраненіи которыхъ, повелѣніемъ Главнокомандующаго, Гражданскимъ чиновникамъ Инженерамъ были предоставлены различныя права.

Пользоваться этими правами было не вполнѣ удобно, о чемъ можно судить уже потому, что въ одномъ и томъ же батальонѣ явились три лица, облеченныя властью Полковыхъ Командировъ, 7-мъ лицъ съ властью батальонныхъ и. т. д.

Разсмотримъ положеніе высшихъ Инженерныхъ чиновъ, напримѣръ Начальника эксплуатаціи. Чѣмъ болѣе соображаемъ детали желѣзнодорожнаго дѣла, тѣмъ виднѣе, что можетъ явиться масса недоразумѣній, такъ какъ при настоящей регламентаціи явиться еще третій хозяинъ: завѣдующій перевозкой войскъ и подчиненные ему коменданты.

И такъ мы видимъ, что съ одной стороны Правительство сознало необходимость въ людяхъ опыта и знанія, отдѣливъ для нихъ мѣста въ желѣзно-дорожныхъ батальонахъ, съ другой стороны, поставило ихъ такъ, что они вовсе были лишены возможности дѣйствовать и стояли пассивными зрителями того, что происходило.

Приведемъ тому два примѣра.

Предстояла весьма экстренная перевозка грузовъ изъ одного мѣста въ другое.

Въ присутствіи Инженера-Техника предлагается распоряженіе двинуть къ мѣсту нагрузки всѣ вагоны дороги.

На это онъ возразилъ, что на станціи отправленія могутъ быть помѣщены всего 40 вагоновъ. Для непрерывной и вполнѣ успѣшной перевозки всего груза довольно 320, а на дорогѣ ихъ 1500, слѣдовательно остающіеся свободными 1180 вагоновъ, будучи согнаны въ одинъ пунктъ, только помѣшаютъ. Тутъ же онъ указалъ и способъ, какъ слѣдовало обезпечить исправность перевозки.

Мнѣніе опытнаго лица было принято и операція совершилась весьма удачно. Мы позволимъ себѣ задать вопросъ: какъ бы пошла она, еслибы восторжествовало противное мнѣніе или, какъ это случилось въ Румыніи, назначили бы, въ виду разногласія, особое совѣщаніе для обсужденія?

Пока бы оно происходило, согнанные въ одно мѣсто вагоны загромоздили бы не только станцію отправленія, но и ближайшія къ ней, и движеніе остановилось бы по причинѣ въ высшей степени трудно устранимой, именно тому самому загроможденію станцій, которое насъ такъ жестоко преслѣдовало въ Румыніи.

Но и при выполненіи плана, предложеннаго Техникомъ, встрѣтилось много ошибокъ, которыя не имѣли послѣдствій только въ силу счастливыхъ случайностей.

Другой примѣръ:

Изъ одной станціи шла горячая посадка весьма спѣшно и экстренно отправляемой части.

Спеціалистъ былъ присланъ руководить ею.

Въ хвостѣ поѣзда стояла отцѣпленная платформа, къ которой прислоненъ, для вкатыванія орудія, мостикъ

Паровозъ подаетъ назадъ и руководитель видитъ, что немедленно послѣдуетъ толчекъ, а за нимъ сходъ съ рельсъ, можетъ быть несчастье, или порча орудія, но неминуема задержка въ отправленіи части.

Тогда онъ бросается къ мостку и проситъ близъ стояв-

шихъ солдатъ роты, занимавшей караулъ на станціи, по мочь стащить его.

Солдаты было двинулись, но дежурный унтеръ-офицеръ остановилъ ихъ предлогомъ, что чиновника нечего слушать, такъ какъ для этого назначены особые рабочіе.

На счастье близъ стоявшій, совершенно посторонній офицеръ, крикнулъ на людей и мостикъ успѣли стащить.

Но приводя подобные примѣры изъ настоящей компаніи, какъ подтвержденіе нашихъ разсужденій, мы думаемъ, что можемъ услышать возраженіе, вытекающее изъ того же источника, а именно: указанія на ошибки и неудовлетворительность дѣйствій техниковъ.

Возраженіе сильное, но на которое можно — еще дать отвѣтъ. Люди всегда люди; но если были и ошибки, все таки спасеніе Барбошской домбы отъ разрыва ея напоромъ высокихъ водъ р. Серета, возстановленіе дороги, на 50 верстъ испорченной тѣми же водами, приспособленіе станціи Банясса къ выгрузкѣ осаднаго и понтоннаго парка, т. е. устраненіе всѣхъ тѣхъ причинъ, которыя могли задержать переправу черезъ Дунай, по крайней мѣрѣ на двѣ недѣли—было сдѣлано русскими техниками и именно тогда, когда имъ была представлена извѣстная свобода дѣйствій и нормальное положеніе въ сферѣ ихъ спеціальности.

Слѣдовательно для того, чтобы извлечь изъ нихъ ту пользу, которую ожидалъ Законодатель, необходимо очертить кругъ ихъ обязанностей и дать имъ средства для ихъ исполненія.

Возможно ли это при настоящей системѣ сформированія батальоновъ?

Намъ кажется, что такая работа будетъ очень сложна потому, что придется изобрѣтать новыя формы и новыя рамки, для отношеній которымъ не было еще примѣра,—

при чемъ едва ли будетъ возможно побороть тѣ по видимому мелочныя затрудненія, которыя въ высшей степени важны съ точки зрѣнія всего духа военныхъ законовъ.

Не лучше ли подвести эти отношенія подъ готовыя формы и рамки, уже выработанныя практикой и закономъ?

Рѣшеніе это намъ кажется легко найти, если только признать, что желѣзнодорожный батальонъ не отдѣльная боевая единица, какою онъ едва ли когда и будетъ.

Отрѣшившись отъ такого взгляда, легко придти къ заключенію, что вмѣсто батальоновъ удобнѣе всего сформировать роты изъ людей одинаковыхъ спеціальностей. Роты эти можно поставить во всѣхъ отношеніяхъ въ прямомъ подчиненіи Завѣдующаго Военнодорожнымъ отдѣломъ. — Тогда упрощается и легко находиться форма отношеній къ начальникамъ службъ, во время военной эксплуатаціи. Они должны и будутъ имѣть въ отношеніи хозяйства—инспекторскую, а въ строевомъ — дисциплинарную власть батальонныхъ командировъ. Точно также легко найдется формула и для Начальника Эксплуатаціи, въ вѣдѣніи котораго поступятъ нѣсколько ротъ.

Что касается до этихъ лицъ изъ Инженеровъ—Техниковъ, то ихъ не слѣдуетъ причислять къ составу ротъ; а по мѣрѣ надобности брать изъ числа лицъ, состоящихъ въ распоряженіи Завѣдующаго Военно-Дорожнымъ отдѣломъ. Они поступятъ въ его распоряженіе на тѣхъ-же самыхъ, закономъ указанныхъ, основаніяхъ, какъ поступаютъ въ распоряженіе Начальника Инженеровъ Арміи, Генералы, Штабъ и Оберъ-Офицеры Военныхъ Инженеровъ.—

Настоящее вооруженіе людей желѣзнодорожнаго батальона слѣдовало бы измѣнить, замѣнивъ его ружьями кавалерійскаго образца, удобо-носимыми черезъ плечо.

Въ теченіи настоящей компаніи, во время перваго похода за Балканы, былъ сформированъ конно-піонерный ди-

визіонъ, имѣвшій однимъ изъ назначеній разрушеніе забалканскихъ желѣзныхъ дорогъ. Намъ удалось видѣть слѣды предпринятыхъ разрушительныхъ дѣйствій и можемъ сказать, что по всему замѣтно отсутствіе руководства опытной руки. Блестящимъ образомъ выполненная перевозка арміи Сулеймана Паши, изъ Деде-Агача въ Карабунаръ и Тырново, въ теченіи трехъ дней, вполнѣ подтверждаетъ наше мнѣніе.

При вторичномъ наступленіи нашихъ войскъ, часть дороги отъ Германлы до Чорлу и Деде-Агача, служила для операціонныхъ цѣлей.—Еще важнѣе была эта линія какъ средство подвоза провіанта, артиллеріи и отсталыхъ, вязнувшихъ въ непроходимой февральской грязи Румелійскихъ дорогъ, вслѣдъ за наступавшими отрядами.

А между тѣмъ, именно отсутствіе всякихъ средствъ для возстановленія сооруженій, разрушенныхъ Турками при ихъ отступленіи, бѣгство значительной части служащихъ, лишило возможности дѣйствовать съ должной поспѣшностью и связывало руки въ позднѣйшихъ переговорахъ съ владѣльцами дороги. Они потребовали отъ насъ весьма дорогаго вознагражденія за свои услуги. Въ странѣ же, гдѣ служащіе желѣзныхъ дорогъ не будутъ имѣть такого международнаго характера какъ въ Турціи, подобное отсутствіе средствъ могло-бы еще болѣе затруднить возстановленіе движенія.

Мнѣ кажется, что бывшій примѣръ служитъ довольно убѣдительнымъ доказательствомъ тому, что было-бы крайне полезно имѣть желѣзнодорожныя роты и спеціалистовъ въ распоряженіи Начальника Инженеровъ Арміи или Главной Квартиры. Онѣ будутъ одинаково полезны, какъ при отступленіи, такъ и при наступленіи.

Если войска не вступили еще въ районъ области желѣзныхъ дорогъ, то подобныя команды съ удобствомъ мо-

гли бы замѣнить саперъ при устройствѣ простыхъ дорогъ, предоставляя послѣднимъ ихъ спеціальныя занятія.

Въ заключеніе надо сказать, что на основаніи безчисленныхъ примѣровъ, изъ коихъ одинъ приведенъ выше, для того, чтобы спеціалисты могли приносить существенную пользу и нести активныя обязанности, необходимо дать имъ, на время пребыванія въ Арміи, военные чины, иначе они осуждены оставаться навсегда въ роли краснорѣчивыхъ совѣтниковъ и безгласныхъ свидѣтелей извращенія ихъ совѣтовъ.

ГЛАВА IV.

Объ устройствѣ желѣзной дороги, входящей въ составъ комуникаціоннаго пути.

Въ предъидущихъ главахъ мы разсмотрѣли недостатки, оказавшіеся въ административной организаціи комуникаціонныхъ путей и изложили все, что, по нашему мнѣнію, могло служить для устраненія ихъ. Теперь мы обратимся къ тѣмъ техническимъ условіямъ, которыя требуются для удовлетворительнаго состоянія желѣзнаго комуникаціоннаго пути.

Здѣсь мы должны войдти въ такія подробности, которыя безъ сомнѣнія извѣстны ограниченному кружку спеціалистовъ и которыя, можетъ быть, будутъ и оспариваться нѣкоторыми изъ нихъ. Признаемся, что мы только этого и желаемъ. Мы считаемъ необходимымъ изложить все, что мы вынесли изъ практическаго опыта, съ цѣлью подвергнуть наши наблюденія всестороннему обсужденію, изъ котораго можно было бы обработать строго обдуманную и раціональную программу для будущаго.

Въ необходимости ея мы убѣдились въ множествѣ встрѣчавшихся недоразумѣній и ошибокъ. даже во взаимномъ пониманіи другъ друга. Напримѣръ, даже простое выраженіе «наибольшая перевозочная способность желѣзной дороги» было понимаемо различно. Одни принимали ее за теоретическую возможность наибольшаго числа поѣздовъ, которое можетъ быть отправлено по дорогѣ, другіе за прак-

тическій результатъ ея работы въ теченіи, по крайней мѣрѣ, мѣсячнаго періода времени.

Еще важнѣе формулировать и придать законный авторитетъ тѣмъ необходимымъ приспособленіямъ для дороги, которыя требуютъ денежныхъ затратъ.

Онѣ насъ всегда пугаютъ и мы стараемся сократить ихъ до послѣдней возможности, большею частію въ ущербъ предпріятія.

Мы слышали, что представленіе Управлявшаго Интендантскою частью въ Румыніи объ устройствѣ сараевъ для запасовъ провіанта на Котроченскомъ полѣ, предположеніе сдѣланное въ Іюнѣ и требовавшее расхода въ 80 т. франковъ, было отвергнуто Интендантомъ Арміи. Интересно было бы знать, во что обошлась эта постройка, произведенная въ Ноябрѣ, въ то время, когда неосуществленіе ея уже успѣло надѣлать много бѣдъ. Ходилъ слухъ, что послѣ одного проливнаго дождя, бывшаго въ Іюлѣ, составленъ былъ актъ объ испортившихся Интендантскихъ складахъ, лежавшихъ на открытомъ воздухѣ, на станціи Бухарестъ-Тарговишти, на сумму 800 т. франковъ.

Вотъ почему мы считаемъ необходимымъ регламентацію мелочныхъ подробностей въ устройствѣ желѣзной дороги въ военное время, когда каждый промахъ можетъ имѣть слишкомъ серьозныя послѣдствія.

Намъ слишкомъ памятны тѣ тяжкіе дни, которые приходилось переживать въ Ноябрѣ мѣсяцѣ, передъ паденіемъ Плевны; когда изъ арміи доносились жалобы объ тѣхъ и другихъ недостаткахъ, скептики покачивали головой относительно возможности дальнѣйшаго движенія, даже послѣ сдачи Османа, а въ Румыніи и на ея границахъ стояли тысячи нагруженныхъ вагоновъ и не двигались съ мѣста.

Честь и слава Русскому солдату, блистательно опровергнувшему мнѣніе скептиковъ, и безъ сапогъ, безъ полушуб-

ковъ, съ ничтожнымъ запасомъ провіанта, перешагнувшему зимой Балканы! Честь и слава Вождямъ его, вѣровавшимъ въ непоколебимую мощь Русскаго народа и своими искусными стратегическими и тактическими соображеніями облегчившими эту задачу!

Но тѣмъ не менѣе, необходимо вызвать всѣ силы знанія и опыта, чтобы безъ крайней нужды, впередъ не прибѣгать къ такимъ героическимъ мѣрамъ и не доводить силы до крайняго напряженія.

Приступая къ изслѣдованію, объ устройствѣ желѣзныхъ путей во время войны, мы будемъ говорить только о тѣхъ изъ нихъ, которые прилегаютъ по базису арміи.

Желѣзныя дороги, расположенныя на театрѣ войны, едва ли подлежатъ какимъ-либо законамъ. Спеціалисты-стратеги даже отрицаютъ совсѣмъ ихъ значеніе, какъ операціонныхъ линій.

Разумѣется нѣтъ правила безъ исключенія, но въ случаяхъ, когда приходится пользоваться желѣзной дорогой, такъ сказать, въ самомъ огнѣ, степень приносимой имъ пользы вполнѣ зависитъ отъ находчивости спеціалиста, или вѣрнѣе отъ его опытности и знанія. Приходится брать что представляется подъ руками и всякія улучшенія, приспособленія рѣдко возможны.

Другое дѣло базисъ арміи, — тамъ все относительно спокойно. Районъ его если и измѣняется, то не всегда неожиданно и развѣ послѣ крупныхъ событій, рѣшающихъ часто судьбу всей войны. Тутъ многое можетъ и должно быть спокойно обсуждено, улучшено, перестроено.

Работа желѣзныхъ дорогъ въ базисѣ имѣетъ, въ большей части, двоякую цѣль.

1. Передвиженіе болѣе или менѣе значительныхъ массъ войскъ для военныхъ операцій, защиты базиса, сконцентрированіе ихъ для дальнѣйшихъ движеній и т. п.

и 2. Постоянный подвозъ подкрѣпленій, грузовъ и отвозъ больныхъ и раненыхъ.

Перевозка войскъ массами.

Работа перваго рода исключительная, она тожъ во многомъ зависитъ отъ степени правильности составленныхъ предположеній и мѣръ, принятыхъ въ обезпеченіе ихъ исполненія.

Какъ примѣрами изъ прошедшей компаніи могутъ служить двѣ операціи:

Перевозка передоваго отряда изъ Браилы въ Жиляву и перевозка приспособленій для переправы черезъ Дунай.

Передовой отрядъ, который надо было перевезти въ общей массѣ своей, требовалъ 17-ть поѣздовъ.

По соображенію съ числомъ имѣвшагося для этой цѣли подвижнаго состава, временемъ, потребнымъ для его оборота со станціи выгрузки, на станцію нагрузки, числомъ свободныхъ путей, имѣвшихся для посадки войскъ въ Браилѣ, оказалось, что возможно отправить по 7-ми поѣздовъ въ день.

На основаніи этихъ соображеній былъ составленъ планъ и для успѣшнаго выполненія его, а также принятія мѣръ на случай непредвидимыхъ случайностей, на главные пункты были отправлены спеціалисты, снабженные надлежащими инструкціями и посвященные въ суть операціи.

При исполненіи ея встрѣтились дѣйствительныя затрудненія.

1. Пунктъ высадки окончательно опредѣлился только по прибытіи перваго эшелона.

2. При появленіи этого эшелона Румынскій отрядъ, прикрывавшій Бухарестъ со стороны Журжи, снялся съ своего мѣста и двинулся по желѣзной же дорогѣ назадъ въ Бухарестъ и далѣе въ Слатину. Послѣднее обстоятельство было совсѣмъ непредвидѣно и оказывалось крайне важной помѣхой, такъ какъ отнимало и время для вы-

грузки и часть подвижнаго состава, но не смотря на это, перевозка совершилась въ точности по плану. Приведемъ теперь другой примѣръ.

Необходимо было перевезти приспособленія для переправы черезъ Дунай. Часть ихъ должна была быть доставлена изъ Яссъ на одну изъ станцій Бухарестъ - Журжевской дороги, другая изъ Галаца въ Слатину для дальнѣйшаго сплава по Ольтѣ.

Для подъема всѣхъ приспособленій требовалось $^{5}|_{6}$ всего числа платформъ, которое по свѣдѣніямъ имѣлось на Румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Планъ перевозки былъ составленъ правильно и въ предѣлахъ возможныхъ средствъ, но для исполненія его не было принято особенныхъ мѣръ.

Къ станціямъ отправленія не скопили достаточнаго запаса платформъ и никому изъ участвующихъ не было объяснено ни смыслъ и цѣль составленнаго плана, ни его подробностей. Что же вышло? Планъ не удался и актъ первостепенной важности, — переправу черезъ Дунай пришлось отложить на три дня Причины тому были слѣдующія:

1. Передъ отправкой понтоновъ выслали сухари, выгрузка которыхъ была задержана за неимѣніемъ для нея мѣста и другихъ причинъ, вслѣдствіе чего, часть платформъ и вагоновъ не успѣла прибыть въ Яссы къ предположенному сроку.

2. Румыны одновременно предприняли перевозку своей артиллеріи въ Слатину и забрали для нея другую часть подвижнаго состава. Наши агенты, не будучи посвящены въ смыслъ совершавшагося факта, не могли настоятельно условиться въ отсрочкѣ этой перевозки, и, что еще важнѣе, не могли предупредить о ней Штабъ нашей Арміи. Послѣдній, уже вслѣдствіе выяснившейся остановки, дол-

женъ былъ разсылать офицеровъ, чтобы остановить движеніе войскъ, которые своимъ появленіемъ на извѣстныхъ пунктахъ, ранѣе прибытія понтоновъ, могли выказать тайну предполагаемаго мѣста переправы.

3. Оставшіяся свободными платформы, по дорогѣ въ Яссы, перехватывались въ Галацѣ, для нагрузки тѣхъ средствъ переправы, которыя были тамъ заготовлены. Случилось такъ, что и эти платформы, вслѣдствіе неполной готовности назначенныхъ вещей и случившейся порчи пути, простояли тамъ лишнія сутки, а посланное для этой цѣли лицо, не будучи ознакомлено съ сутью дѣла, разумѣется, не могло распорядиться соотвѣтственнымъ образомъ.

Однимъ словомъ, помимо, по нашему мнѣнію черезъчуръ смѣло составленнаго, сравнительно съ важностью совершившагося событія, плана перевозки, требовавшаго, чтобы почти $^5|_6$ имѣвшагося парка платформъ было вблизи станцій отправленія, не было принято никакихъ мѣръ для обезпеченія его успѣшнаго исполненія. Всѣ поняли важность совершавшейся перевозки только тогда, когда уже произошла остановка.

На основаніи приведенныхъ двухъ фактовъ, можно составить слѣдующія общія правила для подобныхъ перевозокъ:

Необходимо предварительно скопить къ станціямъ отправленія такое число подвижнаго состава, которое нужно для безперерывочнаго отправленія до тѣхъ поръ, пока вагоны, посланные съ первыми эшелонами, не будутъ возвращены обратно.

При этомъ надо имѣть запасъ на случай могущихъ быть непредвидимыхъ затрудненій при выгрузкѣ и возвращеніи.

Количество требующагося запаса подвижнаго состава слѣдуетъ сообразить съ числомъ имѣющихся на станціи

отправленія и ближайшихъ къ ней, свободныхъ путей для его помѣщенія.

При этомъ мы считаемъ полезнымъ войдти въ нѣкоторыя подробныя обсужденія о числѣ, размѣрахъ и приспособленіяхъ этихъ путей на станціи отправленія.

По нашимъ наблюденіямъ, на приготовленіе, посадку и отправленіе поѣзда съ войскомъ надо днемъ три часа времени, ночью 4. Цифра эта средняя для всѣхъ трехъ родовъ оружія.

Въ экстренныхъ случаяхъ при особомъ напряженіи энергіи и силъ, срокъ этотъ можетъ быть сокращенъ, и даже довольно значительно, но, разсчитывая на продолжительную отправку, лучше принять его за норму.

Считая, что день равенъ ночи, получимъ, что на одномъ запасномъ пути можно посадить и отправить въ сутки семь поѣздовъ съ войскомъ, что подтвердилось и практикой въ Браилѣ. Но надо замѣтить, что кромѣ этого пути, долженъ быть на станціи еще всегда свободный главный и одинъ запасный, для пріема поѣздовъ съ приходящимъ порожнимъ составомъ

Отсюда слѣдуетъ выводъ, что для успѣшнаго отправленія семи поѣздовъ съ войскомъ, на станціи посадки должно быть, кромѣ главнаго пути еще два запасныхъ, а если при этомъ сохраняется пассажирское движеніе, то еще одинъ путь для пассажирскаго движенія Размѣры путей понятно опредѣляются составомъ и, слѣдовательно, длиной поѣзда. Если предполагаютъ отправку значительныхъ массъ войскъ въ теченіи продолжительнаго времени, то слѣдуетъ при пути для нагрузки строить платформы на равной высотѣ съ вагонами, шириной не менѣе 3-хъ сажень, чтобы можно было удобно поворачиваться съ обозомъ, и съ пологими въѣздами, по крайнѣй мѣрѣ, четырьмя по длинѣ поѣзда.

Представляющійся расходъ составляетъ ничтожность

сравнительно съ тѣмъ удобствомъ, которое онъ доставитъ въ случаѣ экстренной отправки.

Смѣло можно сказать, что устройство такой платформы сохранитъ на половину время посадки, а на войнѣ мало-ли можетъ быть экстренныхъ надобностей. На платформахъ надо поставить для темнаго времени фонари, считая по крайнѣй мѣрѣ по одному на два вагона и кадки съ водой, размѣры которыхъ опредѣлятся, если мы положимъ на 10 отправляющихся человѣкъ по ведру, чтобы каждый могъ запастись ею въ манерку. Это сокращаетъ остановки на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ люди десятками выскакиваютъ за водой и задерживаютъ отправленіе поѣзда или отстаютъ отъ своихъ частей.

Что касается до приспособленій товарныхъ вагоновъ, то, кажется, надо отдать предпочтеніе поперечнымъ скамейкамъ вагоновъ передъ нашими продольными. По крайней мѣрѣ, по отзывамъ, которые намъ приходилось слышать, люди предпочитаютъ ихъ, объясняя, что легче сидѣть, свободнѣе ногамъ.

Относительно же дешевизны и быстроты ихъ установки въ вагонахъ, онѣ имѣютъ громадное преимущество.

На желѣзныхъ дорогахъ, эксплуатируемыхъ частными Обществами, для сбереженія приспособленій, необходимо съ поѣздомъ посылать особыхъ провожатыхъ изъ солдатъ. Поѣздная прислуга частнаго Общества не въ силахъ исполнять этой обазанности, ее плохо слушаютъ, какъ элементъ чуждый, а въ защиту интересовъ своего брата — солдата всегда найдутся голоса, которые гораздо лучше оберегутъ приспособленія, нежели энергія и распорядительность командира эшелона.

Во всякомъ случаѣ, даже при принятіи рекомендуемой нами мѣры, въ пользѣ которой мы убѣдились на практикѣ,

надо имѣть въ запасѣ, по крайнѣй мѣрѣ, 25% приспособленій людскихъ и 50 конскихъ.

Относительно послѣднихъ надо сдѣлать еще примѣчаніе. Въ Турціи для коновязей, поперегъ вагона употребляли веревки и хотя при тамошнихъ перевозкахъ, лошади далеко не бывали такъ исправно снабжаемы въ дорогу фуражемъ какъ въ Румыніи, но веревки сберегались лучше.

Деревянныя-же закладки изгрызались лошадьми и ломались въ огромномъ числѣ.

Изложивъ эти практическія наблюденія, мы полагаемъ умѣстнымъ для того, чтобы окончить вопросъ о перевозкѣ войскъ, сдѣлать сравненіе скорости передвиженія ихъ по желѣзнымъ и простымъ дорогамъ.

По разсчетамъ, сдѣланнымъ передъ выступленіемъ нашихъ войскъ, которые оказались согласны съ практикой, для перевозки одной армейской пѣхотной дивизіи съ артиллеріей, паркомъ и лазаретомъ, по нынѣ дѣйствующимъ штатамъ, потребно 50 поѣздовъ отъ 30-ти до 33-хъ вагоннаго состава.

Для кавалерійской дивизіи 45 поѣздовъ.

Считая, что корпусъ состоитъ изъ 2-хъ пѣхотныхъ и 1-й кавалерійской дивизіи и прибавивъ къ нему 1 саперный батальонъ, на который надо 2 поѣзда, стрѣлковую бригаду 5 поѣздовъ, телеграфный паркъ—3 поѣзда и госпиталь въ 5 поѣздовъ и Штабы,—получимъ, что для передвиженія значительнаго, вполнѣ сформированнаго, отдѣльнаго отряда надо 160 поѣздовъ.

Наибольшее число поѣздовъ, допускаемое для отправленія по одноколейной дорогѣ, по мнѣнію многихъ, а мы съ своей стороны добавимъ—весьма справедливому, для перевозокъ, продолжающихся въ теченіе довольно продолжительнаго времени, можетъ быть въ день 12. Слѣдовательно, отрядъ исчисленной выше силы по одноколейной дорогѣ

будетъ отправленъ въ 13½ дней, а такъ какъ поѣздъ среднимъ числомъ проходитъ по 250 верстъ въ день, то оказывается, что такой отрядъ въ 13½ дней будетъ передвинутъ на 250 верстъ.

Но 500 верстъ онъ сдѣлаетъ уже только въ 14½ дней, 750 въ 15½ и такъ далѣе.

Между тѣмъ, по обыкновенной дорогѣ, считая въ день по 25 верстъ марша и дневки черезъ три дня въ четвертый, тѣ же 250 верстъ онъ сдѣлаетъ въ 13 дней, 500 верстъ въ 22 дня, а 750 верстъ уже въ 34 дня.

Перейдемъ къ составленію соображеній о приспособленіяхъ и переустройствахъ желѣзнаго пути для военнаго времени. Здѣсь мы опять должны войти въ такія мелочи, которыя хорошо извѣстны каждому спеціалисту, но считаемъ необходимымъ сказать о нихъ нѣсколько словъ въ виду того, что слишкомъ многое было не сдѣлано въ Румыніи.

Опредѣленіе наибольшей перевозочной способности дороги въ зависимости отъ количества подвижнаго состава.

Прежде всего слѣдуетъ опредѣлить то число поѣздовъ, которое можетъ быть ежедневно отправляемо. Вопросъ этотъ слѣдуетъ разсмотрѣть всесторонне.

а) Паровозовъ.

Относительно наличнаго числа паровозовъ обыкновенно предполагаютъ, что паровозъ среднимъ числомъ дѣлаетъ въ мѣсяцъ 3000 верстъ.

Цифру эту помножаютъ на наличное число паровозовъ и получаютъ число поѣздо-верстъ, которое можно получить въ мѣсяцъ. Тогда, раздѣливъ это число на удвоенное число верстъ дороги между пунктами перевозки, получаютъ общій итогъ числа поѣздовъ, могущихъ быть отправленными въ мѣсяцъ.

Способъ этотъ довольно вѣренъ, но его необходимо провѣрить съ практическими данными каждой дороги.

Въ этомъ случаѣ главными данными явятся: а) Степень исправности подвижнаго состава, т. е. число имѣю-

щихся въ большомъ ремонтѣ паровозовъ. Ее надо считать отъ 10 до 20% количества поѣздныхъ паровозовъ.

б) Число паровозовъ, нужное для станціонной службы. Ихъ надо считать на начальную и конечную станцію по два и по столько же на каждую станцію большой отправки.

в) Величина пробѣга паровоза съ поѣздомъ или разстояніе между двумя смежными станціями смѣны паровозовъ.

Вообще чѣмъ длиннѣе пробѣгъ, тѣмъ лучше, но тѣмъ возможнее случаи остановки и порчи. У насъ наибольшее число верстъ пробѣга принято 120 верстъ; въ климатахъ же болѣе благопріятныхъ допускаютъ и 250, но во всякомъ случаѣ величина пробѣга зависитъ отъ разстоянія между большими станціями и разныхъ административныхъ и хозяйственныхъ соображеній при постройкѣ дороги.

Для осмотра паровоза, набора топлива и воды надо полагать стоянки на конечной станціи отъ 2-хъ до 4-хъ часовъ, а на начальной отъ 6-ти до 8-ми часовъ.

б) Вагоновъ.

Затѣмъ повѣряютъ число вагоновъ по времени ихъ оборота.

Надо по росписанію опредѣлить время пробѣга вагона, отъ начала до конца дороги и прибавить къ нему $1\frac{1}{2}$ сутокъ стоянки на обѣихъ конечныхъ станціяхъ и тогда получится число сутокъ, потребное для полнаго оборота вагона. Помноживъ его на число вагоновъ, составляющихъ поѣздъ, получимъ число ихъ нужное для одного поѣзда, выходящаго въ одинъ и тотъ же день съ обоихъ концовъ дороги. Затѣмъ уже, сообразно съ наличнымъ числомъ вагоновъ, опредѣлится и возможное число поѣздовъ. Но изъ общаго наличнаго числа надо сбросить отъ 20 до 30%, находящихся въ ремонтѣ и до 5% на запасъ.

Сверхъ того, надо имѣть въ виду, что въ военное время

часть вагоновъ можетъ быть занято подъ особыя чрезвычайныя надобности.

Напримѣръ весьма возможно, что какой либо поѣздъ съ войсковымъ грузомъ, не разгружается болѣе или менѣе значительное время, съ умышленной цѣлью ввести въ заблужденіе непріятельскихъ шпіоновъ, съ этою же цѣлью направляется не туда, куда слѣдуетъ и съ половины пути возвращается обратно.

Можетъ потребоваться нѣкоторая часть вагоновъ для образованія подвижнаго провіантскаго или артиллерійскаго магазина, для раненыхъ и для жилья.

Въ прошедшую войну, при значительномъ наплывѣ раненыхъ послѣ 30 Августа, часть ихъ помѣстили въ вагоны и ешелонировали по большимъ станціямъ, до окончанія эвакуаціи въ Россію.

По этому правильнѣе довести разсчетъ числа запасныхъ вагоновъ до 20%, чтобы движеніе и подвозъ не уменьшались.

Все это можно выразить слѣдующей формулой:

A. число вагоновъ, потребное для составленія одного поѣзда.

в—число сутокъ полнаго оборота вагоновъ.

B—полное число вагоновъ, нужное для правильнаго и безпрерывнаго движенія одного поѣзда съ обоихъ концовъ дороги=

$$A.\ в + \frac{A\ в.\ 30}{100} + \frac{A\ в.\ 20}{100} = B.$$

Впрочемъ вообще разсчетъ числа поѣздовъ, относительно количества подвижнаго состава, важенъ только въ томъ случаѣ, если дорога изолирована, въ противномъ случаѣ недостатокъ съ большими или меньшими трудностями устранимъ наймомъ или покупкой.

Опредѣленіе наибольшей перевозочной способности дороги въ зависимости отъ разстояніи между смежными станціями.

Гораздо важнѣе сдѣлать разсчетъ относительно постоянныхъ устройствъ дороги, запасовъ матеріаловъ, числа служащихъ. Эти соображенія гораздо важнѣе потому, что для исправленія ошибокъ, или для увеличенія перевозочной способности дороги, приходится отнимать часть поѣздовъ отъ воинскаго движенія, т. е. въ пользу будущаго жертвовать настоящимъ, которое подъ часъ бываетъ очень дорого.

Да и при самыхъ осторожныхъ разсчетахъ непредвидимыя высшія событія, въ родѣ, напримѣръ, наплыва раненыхъ послѣ большаго дѣла, плѣнныхъ и т. п., могутъ измѣнить всѣ соображенія.

Въ числѣ постоянныхъ устройствъ дороги, первое мѣсто занимаютъ станціи или вѣрнѣе, наибольшее разстояніе между двумя смежными станціями.

Относительно этого главнѣйшаго условія, слѣдуетъ дальнѣйшее опредѣленіе наибольшаго возможнаго числа поѣздовъ. Первымъ даннымъ такого опредѣленія является скорость движенія ихъ.

Среднюю скорость движенія поѣзда можно принимать въ 25 верстъ въ часъ при перевозкѣ войскъ и до 20 при перевозкѣ грузовъ. Впрочемъ, это во всякомъ случаѣ средняя практическая данная, а отдѣльно для каждой дороги она находится въ полной зависимости отъ профиля различныхъ участковъ, силы и системы паровозовъ и вообще отъ состоянія погоды.

Опредѣливъ время пробѣга между двумя смежными, наиболѣе удаленными другъ отъ друга, станціями, для двухъ поѣздовъ и прибавить отъ 2-хъ до 5-ти минутъ на потерю его при скрещеніи, получимъ время, потребное для пропуска двухъ идущихъ, въ противуположномъ направленіи, поѣздовъ на наибольшемъ перегонѣ между двумя смежными станціями.

Раздѣливъ число часовъ въ сутки, на полученное нами помощью вышесказаннаго вычисленія, получимъ нужное число поѣздовъ, которое можемъ имѣть съ одного конца дороги. Это можно выразить формулой.

Пусть X—число поѣздовъ, которое надо опредѣлить;

a—скорость движенія поѣзда въ часъ въ верстахъ;

b—число верстъ наибольшаго разстоянія между двумя смежными станціями.

Тогда $X = \frac{24 \text{ часамъ}}{2\ a \times b + 5 \text{ мин.}}$.

Если предполагается сохранить пассажирское движеніе со скоростью большею, нежели воинское, то при предварительномъ разсчетѣ, надо считать однимъ поѣздомъ менѣе, полученнаго по формулѣ числа.

Скидка съ теоретическаго разсчета наибольшаго числа поѣздовъ.

Этотъ теоретическій выводъ, могущій служить только для первоначальныхъ соображеній, необходимо провѣрить подробнымъ, графическимъ изображеніемъ, росписанія движенія, по всей дорогѣ въ однѣ сутки. При составленіи подробнаго росписанія, не слѣдуетъ упускать соображеній, относительно профиля дороги, а равно и времени, необходимаго для измѣненій, дѣлаемыхъ въ поѣздахъ во время пути. Ничто не дѣйствуетъ такъ гибельно на общій мѣсячный результатъ работы желѣзной дороги, какъ опаздываніе поѣздовъ выходомъ со станцій, такъ называемое неправильное движеніе.

Опредѣленіе наибольшей перевозочной способности дороги въ зависимости отъ устройства станцій.

Опредѣливъ наибольшее число поѣздовъ, возможное для ежедневнаго отправленія, по разстоянію между станціями, слѣдуетъ сообразить, удовлетворяетъ-ли число запасныхъ путей, удобство ихъ расположенія и длина ихъ, на всѣхъ станціяхъ дороги, тому числу поѣздовъ, которое мы получили по сдѣланнымъ вычисленіямъ, времени для перегоновъ?

Самую главную роль въ этомъ отношеніи играютъ начальная и конечная станціи.

Выше мы указали разсчетъ для опредѣленія размѣровъ запасныхъ путей, нужныхъ для посадки и высадки войскъ.

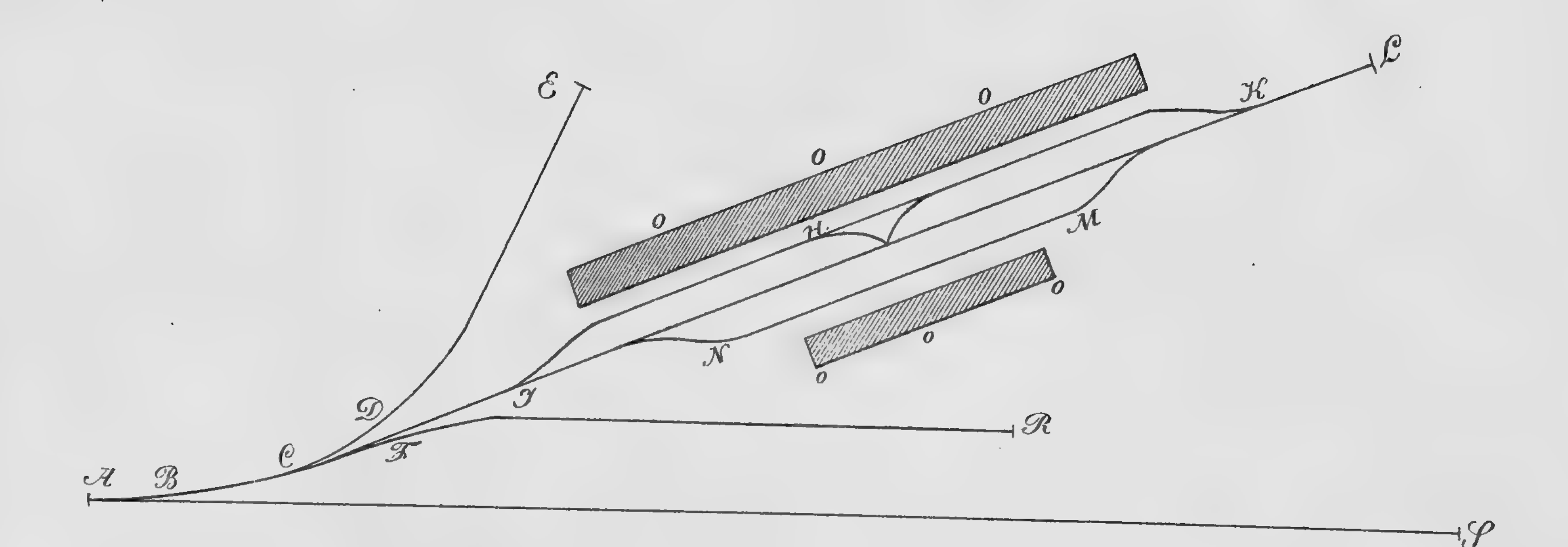
Для подобнаго же разсчета при отправленіи грузовъ какого то ни было рода, на основаніи практическихъ наблюденій, мы считаемъ необходимымъ отдѣлить по 6-ти часовъ времени для составленія, нагрузки и отправленія каждаго поѣзда, т. е. считаемъ, что на одномъ и томъ-же пути, можно въ сутки нагрузить среднимъ числомъ 4 грузовыхъ поѣзда.

Случалось, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, грузить и до 6-ти поѣздовъ, но вообще, при составленіи проекта устройства желѣзной дороги на время войны, надо считать не болѣе 4-хъ и то при весьма энергической работѣ днемъ и ночью.

Если же работать только часть сутокъ, то лѣтомъ надо считать три, а зимой два поѣзда на одинъ путь.

То же самое можно принять и для санитарныхъ поѣздовъ. На основаніи этихъ данныхъ, легко опредѣлить нужное число станціонныхъ путей для предполагаемаго къ отправленію числа поѣздовъ. Длина каждаго изъ нихъ опредѣляется длиной нагружаемыхъ поѣздовъ, а расположеніе—свойствомъ мѣстности, временемъ на производство работъ и прочими соображеніями.

На каждой станціи, кромѣ запасныхъ путей для нагрузки, необходимо имѣть еще прямой главный и спеціальныя пути для пассажирскихъ поѣздовъ, для маневровъ и для установки сформированныхъ къ отправленію грузовыхъ поѣздовъ. Послѣдняго рода путь необходимъ, одинъ на 4—5 отправляемыхъ поѣздовъ въ сутки. Независимо отъ этихъ путей, надо пути паровозные и для порожняго подвижнаго состава. Для опредѣленія размѣровъ путей послѣдняго рода можно принять, что длина ихъ должна быть


E
L
K
O
O
O
H
M
O
N
O
O
D
I
R
C
F
A
B
S

достаточною для помѣщенія половины числа ежесуточнаго отправленія вагоновъ.

Во всякомъ случаѣ необходимо стремиться удовлетворить слѣдующимъ весьма важнымъ условіямъ:

1) Возможной независимости и отдѣльности складовъ и путей Интендантскихъ, Артиллерійскихъ, Инженерныхъ, Санитарныхъ и спеціально желѣзно-дорожныхъ.

2) Возможное уединеніе Артиллерійскихъ складовъ, которые по законамъ мирнаго времени должны быть удалены на 100 саженъ отъ прочихъ.

3) Стремиться, при каждой отдѣльной группѣ путей, имѣть спеціальный путь для маневровъ, независимый отъ главнаго пути, пути для составленія поѣздовъ и для запасныхъ вагоновъ.

Такъ какъ самая большая группа путей будетъ Интендантская, то по нашимъ наблюденіямъ лучшее расположеніе, удовлетворяющее требованіямъ администраціи Интендантскаго Вѣдомства, Контроля и удобствамъ движенія будетъ вѣерное, съ помѣщеніемъ на каждой вѣтви 2-хъ путей, какъ изображено на прилагаемомъ чертежѣ.

A. S.—Главный путь.

A. B. C. K. L.—Интендантскій главный для маневровъ.

B C.—Для выѣздовъ при составленіи поѣздовъ, длиною въ полъ-поѣзда.

D. E. Для составленія поѣздовъ, длиной въ одинъ съ четвертью поѣздъ.

G. H. K. Для нагрузокъ и выгрузокъ на два поѣзда.

N. M. Для нагрузокъ, выгрузокъ и порожняго подвижнаго состава на полтора поѣзда.

K. L. Для выдвиганія подвижнаго состава на полъ-поѣзда.

F. R. Для порожняго подвижнаго состава на два поѣзда.

На такихъ двухъ путяхъ можно смѣло разсчитывать отправить въ день до 6-ти и принять 3 груженныхъ поѣзда, но разумѣется устройство ихъ возможно только на такой ровной мѣстности, какое изъ себя представляло Котриченское поле въ Бухарестѣ.

При соображеніи объ устройствѣ нагрузочныхъ путей, надо не забыть объ освѣтительныхъ приборахъ, если предполагаютъ грузить ночью, о водѣ для рабочихъ и объ жильѣ и кухняхъ для нихъ же и сторожей, а равно и подъѣздныхъ дорогахъ къ складамъ.

Тяжело было видѣть, какъ въ иныхъ мѣстахъ лошади съ грузомъ вязли при въѣздѣ на шоссе, переѣзжая какую нибудь канаву, устройство мостика на которой, стоило бы не дороже нѣсколькихъ десятковъ рублей.

При составленіи соображеній о нагрузкѣ и выгрузкѣ, нельзя не сказать нѣсколько словъ о способѣ ея производства.

Краны надо признать, почти необходимыми для начальныхъ станцій и полезными для конечныхъ. Телѣжки и разныя орудія нагрузки мало примѣнимы по ихъ сложности, дороговизнѣ и той массѣ, которая требуется при значительно увеличившемся движеніи.

Безусловно необходимо имѣть запасъ подвижныхъ мостковъ наипростѣйшей конструкціи, для вывода лошадей и спуска обоза и запасъ освѣтительныхъ приборовъ, особенно для начала движенія, когда конечныя станціи еще неопредѣлились. Мостки, заранѣе заказанныя для Барбоша, принесли большую пользу.

Въ военное время весьма часто можетъ встрѣтиться недостатокъ рабочихъ рукъ для выгрузки. Для выполненія такого недостатка въ Румыніи обращались къ войскамъ.

Намъ кажется, что этого слѣдовало бы избѣгать, потому что солдатъ для подобнаго дѣла плохой работникъ, а въ то же время слишкомъ дорогъ на театрѣ войны.

Наконецъ нарядъ его на подобныя работы, безъ крайней необходимости, не совмѣстимъ съ тѣмъ духомъ, который одушевляетъ его при выступленіи въ походъ и служитъ лучшимъ залогомъ побѣды.

Для нагрузки и выгрузки на дорогахъ, расположенныхъ въ базисѣ, гораздо цѣлесообразнѣе организовать артели спеціальныхъ крючниковъ.

Для устройства такихъ артелей, отличнымъ подспорьемъ, могли бы служить наши желѣзнодорожныя, биржевыя и таможенныя артели, которыя, съ другой стороны, были бы полезны тѣмъ, что, принявъ на себя охраненіе грузовъ, уменьшили бы расходъ войскъ на содержаніе карауловъ при складахъ.

Но для нагрузокъ тяжеловѣсныхъ и спеціальныхъ предметовъ, какъ-то: орудій осадной артиллеріи, морскихъ катеровъ, начиненныхъ артиллерійскихъ снарядовъ, предпочтительнѣе всего команды соотвѣтствующихъ спеціальныхъ войскъ.

Для приблизительнаго разсчета нужнаго количества рабочихъ, можетъ служить слѣдующая таблица, основанная на предположеніи, что поѣздъ изъ 30-ти вагоновъ долженъ быть нагруженъ въ 3 часа времени и грузиться 10 вагоновъ разомъ.

Для укладки въ вагонахъ поднимаемаго груза	40	чел.
Для разборки и скидыванія съ высоты складовъ.	6	«
Для подноски:		
при разстояніи складовъ отъ нагружаемыхъ вагоновъ 5 саж.	37	«
10 «	44	«
15 «	52	«
20 «	59	«
25 «	67	«
30 «	73	«

35 саж.	82 чел.
40 «	89 «
45 «	97 «
50 «	105 «

Разсчетъ сдѣланъ на обыкновенныхъ опытныхъ и сильныхъ рабочихъ; при нарядѣ же войскъ, его надо увеличивать на 50%.

По этому разсчету, предполагая поденную плату рабочему въ день 1 рубль, нагрузка 90 вагоновъ, при 10 саженномъ разстояніи складовъ отъ путей, обойдется въ 90 рублей.

При выгрузкѣ же надо ставить въ вагоны по 2 человѣка, а остающіеся по этому разсчету свободными люди, пойдутъ на укладку подносимаго груза въ сараяхъ.

Вліяніе запасовъ матеріаловъ на перевозочную способность дороги.

Перейдемъ къ соображеніямъ относительно имѣющихся запасовъ матеріаловъ на желѣзной дорогѣ, нужныхъ для нея самой. Они играютъ важную роль потому, что отъ величины ихъ зависитъ перевозочная способность, такъ какъ, во всякомъ случаѣ, дорога прежде всего должна питать сама себя. Это соображеніе должно не забывать при составленіи плановъ снабженія войскъ и потому осторожнѣе оставлять въ резервѣ одинъ поѣздъ, собственно для нуждъ дороги.

Больше всего дорога поглощаетъ воды, топлива и смазки, а потому для приблизительнаго разсчета достаточно ли будетъ означенныхъ матеріаловъ для предполагаемаго движенія, можно принять за основаніе слѣдующія данныя:

Воды расходуется 5 куб. фут. на версту пробѣга паровоза

Дровъ 3,5 куб. фута на ту же единицу, а угля 1 пудъ.

Смазки по 7 золотниковъ на версту пробѣга паровоза съ тендеромъ и по $^1/_2$ золотника на версту пробѣга вагона.

Сообразно этому можно сдѣлать разсчетъ, на сколько времени наибольшаго движенія, дорога обезпечена матеріа-

лами, но при болѣе подробномъ разсмотрѣніи надо принять во вниманіе: соотвѣтствуютъ-ли пункты главныхъ складовъ пунктамъ расходовъ. Часто, вслѣдствіе хозяйственныхъ соображеній, при заготовкахъ въ мирное время, приходится удѣлять часть перевозочныхъ средствъ на передвиженіе запасовъ, уже при открывшемся военномъ движеніи

Вліяніе числа служащихъ на перевозочную способность дороги.

Что касается до зависимости количества перевозки отъ числа находящихся служащихъ, то это составляетъ вопросъ трудно разрѣшимый По нашему глубокому убѣжденію, на дорогахъ въ одну колею, чтобы достигнуть вполнѣ правильнаго движенія отъ 9 до 12 воинскихъ и 2-хъ пассажирскихъ поѣздовъ съ одного конца дороги, въ теченіи продолжительнаго времени, измѣряемаго мѣсяцами, необходимо на каждой станціи имѣть три смѣны лицъ, направляющихъ движеніе, т. е. Начальника станціи, двухъ помощниковъ, трехъ телеграфистовъ и три смѣны стрѣлочниковъ. Общее же число послѣднихъ можно разсчитать по правиламъ, изданнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Такое же количество смѣнъ составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ надо имѣть на каждый маневрирующій на главныхъ станціяхъ паровозъ При движеніи отъ 3-хъ до 7-ми воинскихъ поѣздовъ, считаемъ достаточнымъ двѣ смѣны служащихъ указанныхъ категорій, а менѣе 3-хъ управится одна. Число же кондукторовъ и машинистовъ опредѣлится числомъ отправляемыхъ поѣздовъ.

Въ заключеніе надо обратить вниманіе на средства ремонта подвижнаго состава, величину, расположеніе мастерскихъ и степень ихъ оборудованія.

Въ военное время мастерскимъ придется исполнять экстренные заказы для обоза, артиллеріи, госпиталей и т. п.

Такъ, напримѣръ, Бухарестскія мастерскія дѣлали блиндажи для миноносокъ и приспособленія санитарныхъ вагоновъ.

Мѣры для приведенія дороги въ состояніе, требуемое обстоятельствами военнаго времени.

Сообразивъ все, о чемъ мы говорили, будетъ не трудно опредѣлить и то наибольшее движеніе, которое можно ожидать на дорогѣ и тѣ мѣры, которыя слѣдуетъ предпринять, чтобы довести его до требуемой нормы.

При техническихъ несовершенствахъ, которыми еще страдаютъ желѣзныя дороги, расплачиваясь за вольные и невольные грѣхи строителей и за ошибки эксплуатирующихъ, ошибки свойственныя человѣческой природѣ, никогда однако не слѣдуетъ разсчитывать на полный максимумъ въ теченіи цѣлаго мѣсяца. Процентъ, который надо скинуть съ общаго числа поѣздовъ, полученнаго теоретически, зависитъ, отъ степени богатства, собранныхъ практическихъ данныхъ о состояніи дороги, ея устройствѣ и опытности спеціалиста, дѣлающаго разсчетъ.

Но для приблизительныхъ соображеній, основанныхъ только на количествѣ имѣющагося подвижнаго состава, разстояніи между смежными станціями и богатству водоснабженія, надо принять этотъ процентъ въ $^1/_3$, особенно при неблагопріятномъ времени года. Тѣмъ не менѣе, въ исключительныхъ случаяхъ и при цѣлесообразныхъ принятыхъ мѣрахъ, дорога можетъ перевезти, въ теченіи короткаго періода времени, такое число поѣздовъ, которое даже превыситъ теоретически опредѣленный максимумъ.

Однако не слѣдуетъ злоупотреблять этимъ часто Прусское положеніе о службѣ желѣзныхъ дорогъ въ военное время говоритъ:

«Не слѣдуеъ форсировать дорогу. Если она и сдѣлаетъ что-либо временно свыше силъ, то вслѣдствіе ослабленія отъ напряженія, общая сумма перевозокъ всегда выйдетъ менѣе».

Наибольшая сумма перевозки, наибольшая полезная работа дороги, достигнется только тогда, когда, въ теченіи извѣстнаго періода времени, она отправляетъ все то число

поѣздовъ, которое допускаетъ разстояніе между станціями, т. е. работаетъ полнымъ графикомъ.

На достиженіе такого благопріятнаго результата имѣетъ большое вліяніе правильно составленное росписаніе, для чего полезно вспомнить нѣкоторыя особенности воинскаго движенія.

Для перевозки войскъ и санитарныхъ поѣздовъ, надо имѣть въ виду необходимость, ежесуточной 2-хъ часовой остановки для снабженія людей горячей пищей, а лошадей пойломъ.

Если представляется возможнымъ, то полезно устроить для послѣдняго еще нѣсколько остановокъ въ сутки и кромѣ того приготовить приспособленія для вывода лошадей изъ вагоновъ и проводки. Долговременная стоянка и тряска дѣйствуетъ на нихъ вредно. Послѣднее, впрочемъ, можетъ относиться только для очень большихъ разстояній.

При перевозкѣ грузовъ, самое главное вниманіе должно быть обращено на то, чтобы значительныя остановки поѣздовъ на станціяхъ, соотвѣтствовали станціямъ отправленія и прибытія грузовъ.

Это правило составляетъ существеннѣйшее условіе правильнаго движенія поѣздовъ, согласно росписанію, и только при соблюденіи послѣдняго, какъ мы сказали, достигается наибольшая безопасность движенія.

Полезно для достиженія правильнаго движенія имѣть нѣсколько запасныхъ, хотя фиктивныхъ, росписаній, которыми приходящіе поѣзда могли бы пользоваться, на случай опозданія.

Во всякомъ случаѣ надо обратить вниманіе на тѣ перегоны между станціями, на которыхъ имѣются длинные, однообразные подъемы.

Для этихъ перегоновъ необходимо уменьшить среднюю

скорость движенія, тогда какъ для обратнаго ихъ возвращенія ее можно слегка увеличивать.

Составивъ соображеніе о томъ количествѣ поѣздовъ, которое можно разсчитывать получить на дорогѣ, приступаютъ къ опредѣленію мѣръ, для доведенія ихъ до числа требуемаго нуждами Арміи.

Въ прошедшую компанію, согласно заявленіямъ различныхъ Управленій, требовалось на осенній періодъ 1877 г., послѣ прибытія гвардіи, гренадеръ и 24-й пѣхотной дивизіи:

Для	Интендантства	5	поѣздовъ	ежедневно.
»	Артиллеріи	1	»	»
»	Инженеровъ	1	»	»
»	Санитарн. отъ	1 до 2	»	»
»	Постройки дорогъ, бараковъ и проч . . .	2	»	»

Интересно бы сообразить эти требованія съ числительностію Арміи и количествомъ нужныхъ для нея, по установленнымъ нормамъ, предметовъ.

Постараемся приблизительно опредѣлить число поѣздовъ, необходимое ежедневно для продовольствія отряда, состоящаго изъ двухъ пѣхотныхъ и одной кавалерійской дивизій, съ ихъ артиллеріей, бригадой стрѣлковъ, однимъ саперным батальономъ, парками—артиллерійскимъ и телеграфнымъ, лазаретами и однимъ госпиталемъ.

Принимая за основаніе штаты военнаго времени, мы можемъ предположить, что въ такомъ отрядѣ будетъ состоять на продовольствіи около 44 т. человѣкъ и до 11 т. лошадей. Для нихъ потребуется ежедневно:

Сухарей	2.200	пуд.
Крупъ	276	»
Спирта	4	бочк.

Овса . . . . 2.600 пуд.
Сѣна . . . . 2.750 »

Всѣ эти предметы помѣстятся въ 26 вагонахъ, но въ томъ числѣ считается сѣно, которое занимаетъ ровно половину, т. е. 13 вагоновъ и которое можетъ быть перевозимо, только въ исключительномъ случаѣ. Поэтому мы можемъ довольно смѣло предположить, что для продовольствія подобнаго отряда, считая принадлежности госпиталей, одежды и маркитантскихъ товаровъ и частью сѣна съ соломой, будетъ достаточно, ежедневно доставлять по 20 вагоновъ.

Для составленія соображеній о приведеніи желѣзной дороги, лежащей въ районѣ базиса арміи, въ требуемое обстоятельствами времени положеніе, надо сказать объ устройствѣ разныхъ ея пунктовъ

Начальныя и конечныя станціи должны быть обставлены возможно роскошнѣе, въ отношеніи путей, складовъ и прочихъ приспособленій.

Какъ мы видѣли, необходимы особые пути для Интендантства, Инженернаго вѣдомства, артиллеріи, госпиталей и войскъ. Для значительнаго отправленія войскъ необходимы платформы. Для больныхъ и раненыхъ нужны платформы и бараки. Для Интендантства и Артиллеріи нужнѣе всего шатры для складовъ, по возможности легкіе и нетребующіе для своего устройства громоздскихъ и тяжеловѣсныхъ матеріаловъ.

Въ этомъ отношеніи намъ кажется весьма полезнымъ примѣненіе къ устройству Интендантскихъ сараевъ, въ особенности на конечныхъ станціяхъ, предложенія, сдѣланнаго въ Бухарестѣ, которымъ, къ сожалѣнію, не воспользовались Предлагали на кровлю ихъ и обшивку стѣнъ употребить брезенты. Если дѣлать обрѣшетку вдоль стропильныхъ ногъ, то кровля изъ такого матеріала можетъ

быть весьма удовлетворительною, такъ какъ образуются поперечные жолобы для стока дождевой воды.

Во всякомъ случаѣ она лучше досчатой изъ сыраго теса и имѣетъ за собой слѣдующія достоинства:

1) Состоя изъ наилегчайшаго матеріала, требуетъ стропилъ наипростѣйшей конструкціи и въ наименьшемъ числѣ.

2) Легко переносима.

3) Матеріалъ ея не пропадаетъ, а остается всегда полезнымъ.

4) По допускаемой ею покатости представляетъ наименьшее сопротивленіе вѣтру.

Для нѣкоторыхъ Интендантскихъ грузовъ необходимъ крытый навѣсъ для нагрузки и выгрузки, такъ какъ они совершенно не допускаютъ, исполнять эту операцію во время дождя.

Конечныя и начальныя станціи требуютъ также устройства надежнаго водоснабженія и поворотнаго круга или треугольника.

Устройство промежуточныхъ пунктовъ зависитъ отъ ихъ назначенія.

Санитарныя—требуютъ платформъ, кухонь и бараковъ.

Войсковыя—кухонь и соотвѣтствующаго числа путей.

Грузовыя—путей и шатровъ для складовъ.

Но какъ-бы ни были точно составлены предварительно соображенія и смѣты, на увеличеніе перевозочной способности дороги, необходимо имѣть запасы наиболѣе важныхъ матеріаловъ—рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, шпалъ, лѣса, гвоздей и красокъ.

Всегда легко возникнутъ измѣненія въ первоначальныхъ планахъ, явятся новые пункты отправленія.

Мы считаемъ полезнымъ имѣть, особенно въ началѣ, въ неприкосновенномъ, вѣрнѣе всегда пополняемомъ запасѣ, принадлежностей укладки пути, по крайней мѣрѣ 2% всего

протяженія дороги и по одной стрѣлкѣ на каждыя двѣ имѣющіяся на ней станціи. При составленіи проектовъ и смѣтъ на устройство новыхъ сооруженій, слѣдуетъ имѣть въ виду, по возможности, пользоваться мѣстными матеріалами, не затрудняя идущаго по дорогѣ движенія. Намъ кажется ошибкой, что для постройки Зимницко-Фратештской дороги допустили вывозку шпалъ изъ Черновицъ, въ Австріи, и не пріобрѣтали такихъ въ Крайовѣ, въ Румыніи и изъ склада Румынскаго Правительства въ Плоешти.

Чтобы окончить наши соображенія объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ на базисѣ Арміи, необходимо сказать нѣсколько словъ объ ея администраціи.

Общее ея устройство зависитъ отъ того, въ чьемъ непосредственномъ распоряженіи будетъ дорога—Управленія Военныхъ Сообщеній или частныхъ Обществъ, ею владѣющихъ. Въ первомъ случаѣ, у насъ имѣются готовыя формы и даже имѣющія за собой авторитетъ закона, какъ напримѣръ, Инструкція Управленія Московско - Курской желѣзной дороги.

Мы можемъ только добавить нѣсколько словъ, по поводу управленія ремонта пути.

Для дорогъ, находящихся въ непосредственномъ вѣдѣніи Управленія Военныхъ Сообщеній, мы считаемъ необходимымъ опредѣлить среднюю длину дистанціи ремонта пути въ 50 верстъ, а участка дорожнаго мастера—въ 6 верстъ.

Число же дистанцій и участковъ, разумѣется, зависитъ отъ мѣстныхъ условій, сообразно съ которымъ и составляются штаты. Но мы считаемъ, во всякомъ случаѣ, безусловно полезнымъ, принципъ разумно-широкаго простора въ расходѣ суммъ, назначенныхъ по смѣтамъ какъ на содержаніе дороги, такъ и на новыя постройки.

Въ такомъ живомъ дѣлѣ какъ эксплуатація желѣзныхъ дорогъ, канцелярскій бюрократизмъ и формальности не-

возможны. Принятая система эксплуатаціи дорогъ, частными Обществами, вполнѣ оправдываетъ наше мнѣніе, а гдѣже важнѣе всего изгнаніе формализма и переписки какъ не тамъ, гдѣ скорѣйшее достиженіе предположенной цѣли составляетъ все.

Если дороги остаются въ непосредственномъ вѣдѣніи эксплуатирующихъ ихъ частныхъ Обществъ, то необходимо устроить наблюденіе за ними, въ лицѣ особыхъ Инспекторовъ, вѣдающихъ опредѣленныя пространства.

Инспекторъ дороги долженъ быть, по преимуществу, главнымъ посредникомъ между проѣзжающими войсками и желѣзнодорожными агентами. Онъ скорѣе всего найдетъ способъ примиренія весьма горячихъ прерѣканій, которыя большею частью вытекали все-таки изъ недоразумѣній и взаимнаго непониманія. Инспектору должна быть предоставлена власть распорядительная въ случаѣ какихъ-либо неожиданныхъ остановокъ движенія.

Въ его рукахъ должны быть сосредоточены средства для подачи помощи администраціи желѣзной дороги въ случаяхъ прерыва сообщенія, когда ея собственныя оказываются недостаточными У него въ распоряженіи должны быть: экстраординарная сумма денегъ, люди желѣзнодорожнаго батальона и депо инструментовъ. Ему должно быть предоставлено право, въ случаѣ экстренности, требовать наряды рабочихъ отъ войскъ, если то позволяютъ военныя обстоятельства.

Администраціи желѣзныхъ дорогъ, большею частью, скупо обезпечены средствами для возстановленія движенія съ той быстротой, которую требуютъ обстоятельства времени.

Быстрое развитіе движенія именно тогда, когда въ странѣ рождается значительный спросъ на всевозможныя рабочія руки и матеріалы, застаетъ ее большею частью въ расплохъ, не давая возможности подготовиться. Стоитъ

только вспомнить, какъ слабы оказывались средства администраціи Румынскихъ желѣзныхъ дорогъ во время наводненій и снѣжныхъ заносовъ.

Родъ заготовляемыхъ въ запасныхъ депо инструментовъ и матеріаловъ зависитъ отъ ближайшаго ознакомленія со свойствами дороги.

Если есть возможность ожидать наводненій, то надо заготовить лопаты, тачки, кирки, камень, мѣшки, доски, лѣсъ.

Если опасаются сходовъ съ рельсъ, вслѣдствіе дурнаго состоянія пути, надо имѣть домкраты, салазки, шпалы, рельсы, скрѣпленія.

Для снѣга надо деревянныя лопаты.

Предпринимаемыя на существующихъ уже дорогахъ новыя работы, для развитія движенія, должны быть обязательно производимы по соглашенію съ администраціей дороги, ея распоряженіямъ и по возможности ея средствами, такъ какъ свои надо беречь на экстренныя надобности.

Инспекція должна только слѣдить за успѣхомъ и правильностью работъ. Устроенная такимъ образомъ и правильно направленная Инспекція, принесетъ несомнѣнно пользу и когда, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, она работала именно въ этомъ направленіи и при подобной обстановкѣ, въ Румыніи, она была безусловно полезна.

Здѣсь кстати сказать нѣсколько словъ о прошломъ. Намъ часто и отъ многихъ приходилось слышать мнѣніе, что въ Румыніи была устроена какая-то особая, смѣшанная Русско-Румынская администрація. Намъ кажется, что этотъ взглядъ ошибоченъ Были дѣйствительно у насъ Начальники эксплуатаціи, движенія и т п. Но какъ самыя названія, такъ и ихъ функціи были часто фиктивными. Они не имѣли никакой распорядительной власти ни у Румынъ, ни у насъ. Они могли-бы еще приносить

свою долю пользы, если-бы сохранили вліяніе на Румынскія желѣзнодорожныя администраціи, но это вліяніе, которое сначало было начало пріобрѣтаться, вскорѣ совершенно утратилось, когда администраціи желѣзныхъ дорогъ разсмотрѣли, что всѣ лица, носившія названія Начальниковъ разныхъ отраслей желѣзнодорожной службы, не имѣютъ абсолютно никакого значенія и не могутъ разрѣшить самаго пустого вопроса Директоръ Гильу даже формально заявилъ, что онъ не можетъ входить ни съ кѣмъ въ соглашенія, кромѣ самаго Начальника Военныхъ Сообщеній.

Затѣмъ, по поводу предпринимаемыхъ мѣръ къ развитію движенія, мы не только не вошли въ соглашеніе съ Румынской администраціей желѣзныхъ дорогъ, но стали дѣйствовать наперекоръ ея просьбамъ.

Отношенія обострились и перешли въ явно враждебныя, при чемъ Румыны, а еще болѣе Французская администрація, превзошли самихъ себя въ разныхъ хитростяхъ, увърткахъ и явной лжи. Такъ, тѣ же самые Румыны, которые въ Маѣ, охотно давали намъ даромъ рельсы, для удлиненія запасныхъ путей на станціяхъ, потомъ съ безпримѣрною наглостью, вопреки буквы конвенціи и ея смыслу, требовали отъ насъ вознагражденія за пустопорожнюю, принадлежащую желѣзнодорожной-же администраціи, землю, занятую подъ означенное удлиненіе.

Поэтому, намъ кажется, что каковы-бы ни были политическія условія, повліявшія на наши отношенія къ Румынамъ, но разумно поставленная администрація, при твердомъ законномъ образѣ дѣйствій, могла-бы устранить многое.

Порядокъ перевозки военныхъ грузовъ.

Покончивъ съ вопросомъ объ устройствѣ желѣзной дороги, такъ сказать періодъ предуготовительныхъ работъ, мы перейдемъ къ тому порядку, который долженъ быть установленъ для пользованія ею и крайне важенъ въ смыслѣ

конечнаго устраненія тѣхъ замѣшательствъ, которыя были въ прошедшую войну. Для установленія его должны быть приняты общія главныя правила и второстепенные распорядки. Къ числу первыхъ мы относимъ слѣдующія.

Когда будетъ опредѣлено наибольшее число регулярно и правильно идущихъ поѣздовъ, на которое можно разсчитывать, то Полевой Штабъ, по своему усмотрѣнію, даетъ распредѣленіе ихъ между различными Управленіями Арміи. Распредѣленіе это измѣняется для различныхъ періодовъ времени, но вообще перемѣна числа поѣздовъ, данныхъ одному Управленію въ пользу другаго, допускаются только съ разрѣшенія Штаба. Частныя-же, не нарушающія разсчетовъ прибытія извѣстнаго рода груза, къ извѣстному времени, въ данное мѣсто, могутъ быть дѣлаемы Начальникомъ Военныхъ Сообщеній, а въ особыхъ случаяхъ, напримѣръ, прерыва движенія въ какомъ-либо пунктѣ, даже Инспекторомъ. Послѣдній долженъ имѣть право высадить и отправить какую-либо часть войска пѣшимъ порядкомъ, для обхода испорченнаго мѣста, доставивъ ей и средства къ перевозу ея имущества. Распредѣленіе числа поѣздовъ между различными Управленіями Арміи, сообщается ихъ Начальникамъ, которые могутъ заключать условія на перевозку, *только въ предѣлахъ предоставленныхъ имъ перевозочныхъ средствъ, но не болѣе.*

Извѣстное-же число поѣздовъ можетъ быть предоставлено въ распоряженіе мѣстныхъ Начальниковъ войскъ или областей, а во всякомъ случаѣ имъ должно быть дано право, по соглашенію съ мѣстнымъ Инспекторомъ, передвигать по желѣзной дорогѣ, въ случаѣ экстренной необходимости, извѣстныя части войскъ.

Ближайшій Инспекторъ, большею частью, всегда можетъ, въ этомъ случаѣ, изыскать средство сдѣлать это передвиженіе такъ, чтобы не нарушать общаго плана дви-

женія. Такимъ образомъ, напримѣръ, былъ перевезенъ пѣхотный полкъ изъ Галаца въ Браилу.

Объ каждомъ заключенномъ контрактѣ, открытіи новыхъ пунктовъ отправленія грузовъ, Начальники главныхъ Управленій, должны поставлять въ извѣстность Начальника Военныхъ Сообщеній.

Распорядительная-же власть главныхъ органовъ Имперіи должна простираться только до предѣловъ базиса, до начальной станціи, которая всегда должна имѣть достаточно мѣста для складовъ привозимаго груза. Дальнѣйшее передвиженіе его можетъ происходить только по указаніямъ Главнокомандующаго и его ближайшихъ помощниковъ и одни они могутъ знать, что нужнѣе въ данную минуту.

Въ Турціи былъ принятъ подходящій порядокъ, давшій весьма удовлетворительные результаты.

По опредѣленіи, точнымъ образомъ, наибольшаго возможнаго числа поѣздовъ, которое могла давать дорога, были устроены слѣдующіе разряды ихъ:

а) пассажирскій—для перевозки отдѣльно ѣдущихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, имѣвшихъ при себѣ обыкновенный багажъ;

б) смѣшанный—для отправленія небольшихъ командъ, мелкихъ партій разнаго груза и офицеровъ, ѣдущихъ съ лошадьми.

Этими поѣздами распоряжались, т. е. имѣли право отправлять въ нихъ нужные предметы, каждый частный Начальникъ, по соглашенію съ Комендантомъ.

в) Затѣмъ, остальные поѣзда служили спеціально воинскими и въ нихъ отправлялись значительныя части войскъ и большія партіи грузовъ, не иначе, какъ по спеціальному разрѣшенію Полеваго Штаба и непосредственному распоряженію Военнаго Начальника дороги и соглашенію его, о порядкѣ перевозки съ желѣзно-дорожной администраціей.

Здѣсь кстати сказать нѣсколько словъ о тѣхъ мѣрахъ, которыя были приняты въ Румыніи, въ Ноябрѣ мѣсяцѣ, для водворенія порядка въ перевозкѣ.

Противъ нихъ было много возраженій, но, по нашему мнѣнію, въ основаніяхъ своихъ, онѣ были очень хороши и вполнѣ согласны съ тѣмъ порядкомъ, который мы предлагаемъ. Малая успѣшность ихъ произошла только потому, что онѣ были введены поздно, не было организовано достаточно средствъ для строгаго ихъ примѣненія, и потому, что во всякомъ случаѣ административныя мѣропріятія, не могли устранить техническихъ недостатковъ дороги.

Наконецъ, онѣ были приняты во время особенно неблагопріятныхъ условій, загроможденія станцій, изсякновенія запасовъ топлива на желѣзныхъ дорогахъ, и снѣжныхъ заносовъ. Результатъ ихъ невполнѣ выяснился потому, что вскорѣ Армія перешла Балканы и Румынія потеряла значеніе, какъ ея операціонный базисъ; съ заключеніемъ-же мира, послѣдняя роль перешла къ Одессѣ, а комуникаціоннымъ путемъ сдѣлалось Черное море.

Относительно второстепенныхъ, по способу ихъ исполненія, но имѣющихъ не меньшую важность по существу дѣла, порядковъ, по нашему мнѣнію, слѣдуетъ принять за неизбѣжное правило:

Устройство особаго телеграфнаго провода съ аппаратами на главныхъ пунктахъ, по всей комуникаціонной линіи, спеціально для военныхъ и административныхъ распоряженій Управленія Военныхъ Сообщеній.

Нельзя въ этомъ случаѣ разсчитывать на проводы желѣзныхъ дорогъ и Главной Квартиры,—имъ и безъ того слишкомъ много работы въ это горячее время.

Затѣмъ, слѣдуютъ чисто мѣстныя административныя, но весьма важныя для успѣха перевозки распоряженія.

Необходимо вести особые журналы на станціяхъ отправленія и прибытія грузовъ, въ которыхъ заносить:

1) Вѣсъ и число мѣстъ.

2) Описаніе укупорки, ея особые знаки, марки.

3) Отъ кого отправлено.

4) Въ какую часть войска или Управленія назначено.

5) На какую станцію.

6) № вагона, въ который нагружено.

7) № поѣзда, мѣсяцъ и число отправленія.

Для сопровожденія воинскихъ поѣздовъ и грузовъ, назначать особыхъ провожатыхъ, которыхъ снабжать поваговными листками съ подобными-же свѣдѣніями.

Для вагоновъ приготовить жестяныя дощечки съ надписями рода груза и станцій назначенія, при чемъ послѣднія, для неграмотныхъ составителей поѣздовъ, лучше дѣлать различнаго цвѣта.

Для провожатыхъ должны быть заведены сумки и теплая одежда и ихъ слѣдуетъ выбирать изъ опытныхъ людей желѣзнодорожныхъ батальоновъ.

Эти мѣры, которыя мы предлагаемъ, крайне необходимы, чтобы грузъ не пропадалъ на дорогѣ и, по прибытіи на станцію назначенія, быстро передавался по принадлежности. Даже въ коммерческихъ предпріятіяхъ, лицо, имѣющее надобность перевезти значительную массу груза и заинтересованное въ скорѣйшей доставкѣ, весьма часто посылаетъ на станцію отправленія и съ поѣздами своихъ прикащиковъ, въ особенности если оно грузитъ своими средствами. Какъ же не учредить подобный порядокъ, такому крупному коммерсанту, какъ военная администрація, и въ такомъ рискованномъ предпріятіи какъ война, въ то время, какъ заботу о погрузкѣ она беретъ на себя и, слѣдовательно, сама хозяйничаетъ въ отправляемыхъ ею вагонахъ.

Въ заключеніе надо сказать нѣсколько словъ объ оборонѣ линіи.

Это разумѣется дѣло мѣстныхъ условій и спеціалистовъ, но намъ кажется полезнымъ заготовить и ввести оптическіе сигналы, которыми отдѣльные сторожевые посты, могутъ извѣщать другъ друга и сосѣднія станціи, объ замѣченномъ появленіи непріятеля. Точно также полезно выставлять подобные сигналы и на двигающихся поѣздахъ для извѣщенія стражи, возбужденія ея осторожности и въ случаѣ нужды, сбора къ заранѣе назначенному пункту.

Заканчивая эту главу, въ которой мы высказали все, что извлекли изъ наблюденія и тяжелаго опыта, мы позволимъ себѣ сказать еще нѣсколько словъ о необходимости подробной разработки и законной регламентаціи этого вопроса.

Многіе отрицаютъ ея пользу, относя наши неудачи къ индивидуальнымъ качествамъ лицъ, занимавшихся этимъ дѣломъ въ прошедшую войну.

По нашему убѣжденію, скорѣе виновата неопытность и еще болѣе увлеченіе деталями дѣла, увлеченіе, которое происходило какъ отъ индивидуальныхъ качествъ этихъ лицъ, такъ и недостаточной регламентаціи, дѣятельности второстепенныхъ органовъ

Одному лицу, какъ-бы оно ни было геніально, не въ силахъ справиться со всѣмъ и оно всегда надѣлаетъ много промаховъ, если не будетъ имѣть передъ собой общей программы дѣйствіи.

Общая программа, изложенная въ инструкціяхъ, основанныхъ на опытѣ, освященныхъ авторитетомъ закона, въ будущемъ послужитъ спасительнымъ компасомъ, при примѣненіи ея къ условіямъ мѣста и времени.

Она значительно облегчитъ трудъ будущихъ дѣятелей, для которыхъ останется еще широкое поле ея примѣненія и поможетъ имъ не упустить изъ виду, того, что можетъ быть забыто во время лихорадочной дѣятельности дѣйствія.

ГЛАВА V.

Устройство простыхъ дорогъ, входящихъ въ составъ комуникаціоннаго пути.

Раціональное устройство и эксплоатація простыхъ дорогъ, входящихъ въ составъ комуникаціонныхъ путей едва-ли не важнѣе желѣзныхъ, по причинѣ представляемыхъ ими затрудненій, для достиженія главной цѣли и бѣдности средствъ, для преодолѣнія ихъ.

Говорить о техническихъ усовершенствованіяхъ дорогъ невозможно,—на это существуетъ цѣлый отдѣлъ спеціальной науки. Она намъ говоритъ, что часто самыми мелочными исправленіями, прорытіемъ канавки, мы можемъ радикально исправить дурное мѣсто дороги. А потому мы ограничимся только администраціей и средствами передвиженія.

Простыя дороги должны быть тоже раздѣлены на участки въ техническомъ, полицейскомъ и военномъ отношеніяхъ, ввѣренныя попеченію отдѣльныхъ лицъ, снабженныхъ необходимыми средствами для исполненія ихъ обязанностей. Размѣры средствъ опредѣлятся условіями мѣстности, временемъ предполагаемаго пользованія и дѣятельностью движенія.

Но, во всякомъ случаѣ, необходимо, чтобы простыя дороги не были забыты при составленіи плана устройства комуникаціоннаго пути и въ смѣты была внесена примѣрная сумма на улучшеніе и содержаніе ихъ.

Затѣмъ мы обратимся къ средствамъ передвиженія. Просматривая положеніе о Полевомъ Управленіи войскъ въ военное время, мы встрѣчаемъ слѣдующія статьи:

Обязанности Интенданта Арміи. Гл. 4, отд. II.

Ст. 147. Онъ (Интендантъ Арміи) обращаетъ особенное вниманіе на обезпеченіе достаточными запасами этапнаго довольствія военныхъ дорогъ на главнѣйшихъ *путяхъ сообщенія* арміи съ ея резервами и *операціоннымъ базисомъ*.

Ст. 148. Точно также онъ заботится о возможномъ сохраненіи и о немедленномъ пополненіи провіанта на повозкахъ Интендантскаго транспорта, если транспортъ имѣетъ назначеніемъ постоянно везти за арміей особый подвижной запасъ.

Ст. 151. Онъ распоряжается состоящимъ въ его вѣдѣніи Интендантскимъ транспортомъ, употребляя его для подвоза предметовъ довольствія войскъ за Арміей, для перемѣщенія запасовъ изъ одного магазина въ другой, или же для перевозки разнаго рода армейскихъ тяжестей и раненыхъ, по соглашенію съ Начальникомъ Штаба Арміи и Начальниками Полеваго Управленія Военными Сообщеніями.

Въ то же время, по Гл. 7, отд. I, ст. 282, на Управленіе Военными Сообщеніями возложено:

2) Эксплоатація путей грунтовыхъ.

4) Всѣ распоряженія по подвозу къ Арміи людей, лошадей, матеріальныхъ предметовъ снабженія, а также по обратному отвозу всего подлежащаго отправленію изъ Арміи.

На Начальникѣ Полеваго Управленія Военными Сообщеніями лежитъ:

Ст. 299, п г. Соображенія о мѣрахъ для наибольшаго сосредоточенія и развитія перевозочныхъ средствъ на военныхъ дорогахъ.

Ст. 304. Принятіе мѣръ къ сосредоточенію на военныхъ

дорогахъ подвижныхъ средствъ: подводъ на этапныхъ пунктахъ, почтовыхъ повозокъ и лошадей на грунтовыхъ дорогахъ.

Въ описаніи обязанностей Завѣдующаго Военно-Дорожнымъ Отдѣломъ:

Ст. 351 сказано, что на него возложено соображеніе о мѣрахъ сосредоточенія на военныхъ дорогахъ *необходимыхъ перевозочныхъ средствъ*, равно какъ и приведеніе въ исполненіе распоряженій по содержанію и эксплоатаціи путей.

На практикѣ, на сколько она намъ извѣстна, — оказалось:

Для Управленія Интендантскою частью въ Румыніи, еще до перехода черезъ Дунай, назначено было особое лицо, а впослѣдствіи организовано особое Интендантское Управленіе въ непосредственномъ вѣдѣніи Командующаго войсками въ тылу Арміи.

Нѣкоторыя Главныя Управленія, какъ-то: Артиллерійское, организовали особыя спеціальныя средства для перевозки своихъ припасовъ между Бухарестомъ и Систовымъ.

Соображая вышеприведенныя статьи положенія между собой и съ практикой, мы приходимъ къ мысли, что вмѣсто единичныхъ усилій, которыя страдали недостаткомъ обезпеченій, къ исправной работѣ перевозочныхъ средствъ, возлагая заботы объ нихъ на частныхъ подрядчиковъ, было бы полезно, для передвиженія грузовъ *въ предѣлахъ операціоннаго базиса*, устроить общій для всѣхъ Управленій транспортъ.

Размѣръ его опредѣлится соображеніями нуждъ, заявленныхъ Главными Управленіями Арміи, а въ случаѣ экстраординарныхъ потребностей, силы его будутъ увеличиваться привлеченіемъ мѣстныхъ средствъ, — которыя, на основаніи закона, подвѣдомственны Начальнику Полеваго Управленія Военныхъ Сообщеній.

Забота объ исправномъ состояніи подобнаго транспорта повлечетъ за собой и заботу объ улучшеніи путей и устройствѣ принаровленныхъ къ потребностямъ его станцій.

Подобный, правильно организованный транспортъ перевозочныхъ средствъ, можетъ, на границѣ базиса, обмѣниваться съ Интендантскимъ транспортомъ своимъ обозомъ, подобно тому, какъ на передаточныхъ станціяхъ желѣзныя дороги обмѣниваются подвижнымъ составомъ.

По соглашенію Начальника Военныхъ Сообщеній съ Начальниками прочихъ Управленій Арміи, можетъ происходить обмѣнъ и движителей, т. е. воловъ и лошадей Выгода будетъ та, что транспортъ Полеваго Управленія Военныхъ Сообщеній, работающій въ предѣлахъ базиса, въ условіяхъ сравнительно болѣе благопріятныхъ и правильныхъ, можетъ служить резервомъ для укомплектованія и обновленія транспортозъ, слѣдующихъ изъ крайняго пункта базиса къ войскамъ Арміи

Если подобнаго рода порядокъ вполнѣ довлетворительно практиковался въ Артиллеріи, у которой по одной сторонѣ Дуная работалъ подрядчикъ, а по другой парки, то почему его не распространить и на прочіе отдѣлы Арміи, придавъ ему въ помощь тѣ средства, которыми владѣетъ Управленіе Военныхъ Сообщеній.

При такомъ порядкѣ этапные пункты должны быть снабжены:

1) Складами фуража и запасами продовольствія для погонщиковъ.

Отпускъ того и другого изъ казенныхъ складовъ подрядчикамъ, содержателямъ вольно-наемныхъ транспортовъ, по условленной цѣнѣ, можетъ быть допущенъ по соглашенію Начальника Военныхъ Сообщеній и Полеваго Интенданта.

2) Кузницами для ковки лошадей и перетяжки шинъ на колесахъ.

3) Небольшими плотничными мастерскими для починокъ обоза.

4) Загонами для оставленія заболѣвшихъ лошадей.

5) Кухнями для продовольствія ѣдущихъ раненыхъ и больныхъ и телеграфными аппаратами для передачи приказаній Начальникамъ этапныхъ пунктовъ.

Такимъ образомъ, передъ нами развертывается вся картина правильнаго и раціональнаго устройства грунтовой дороги, вошедшей въ составъ комуникаціоннаго пути со всѣми принадлежностями этаповъ.

Представляется возможнымъ, опредѣливъ норму потребностей для этапнаго пункта, и имѣя самыя поверхностныя свѣдѣнія о состояніи дороги, которая должна войдти въ составъ комуникаціоннаго пути и ея протяженіи, составить проектъ всего ея устройства и приблизительную смѣту расходовъ какъ на первоначальное обзаведеніе, такъ и на содержаніе.

Смѣта можетъ быть даже составлена на извѣстную единицу протяженія.

При существованіи подобныхъ, заранѣе обдуманныхъ предположеній, будутъ приняты необходимыя, своевременныя и раціональныя мѣры къ ихъ исполненію.

Черезъ это избѣгнется безполезная трата силъ, сбережется много напрасныхъ жертвъ и не придется прибѣгать къ подобнымъ же устройствамъ, въ то время, когда уже поздно.

ГЛАВА VI.

Устройство водяныхъ сообщеній, входящихъ въ составъ комуникаціонныхъ путей.

До сихъ поръ мы выводили всѣ наши предположенія изъ указаній практическаго опыта. Чтобы остаться вѣрными такому началу, мы должны описать операцію перевозки войскъ изъ Турціи въ Россію, совершавшуюся въ Августѣ и Сентябрѣ 1878 г. Къ исполненію предстояла не легкая задача — перевезти въ возможно кратчайшій срокъ, 8 пѣхотныхъ и двѣ кавалерійскія дивизіи съ ихъ артиллеріей, лазаретами, госпиталями, парками и приданными къ нимъ спеціальными войсками саперъ и стрѣлковъ.

Условія были не особенно благопріятны. Во время перевозки приходилось пріискивать и приспособлять пароходы и баржи. Нагружаемыя суда останавливались весьма далеко отъ берега, такъ, что надо было организовать, въ достаточномъ количествѣ, средства для перевозки къ нимъ войскъ отъ пристаней.

Съ самаго начала перевозки почти до конца ея, свирѣпствовали сильные вѣтры и волненіе вынуждало иногда останавливать посадку.

При совершенно тихой погодѣ, отправились только послѣдніе эшелоны.

Дипломатическіе переговоры, происходившіе въ это время часто вызывали отмѣны и измѣненія сдѣланныхъ распоряженій. Во все время безостановочно шла, независимо отъ

отправленія главныхъ силъ, постоянная эвакуація больныхъ.

Не смотря на это, перевозка совершилась, почти день въ день, по составленнымъ предположеніямъ и за все время ея пострадалъ только значительно одинъ кавалерійскій полкъ, потерявшій около ста лошадей во время весьма сильной качки, а количество штрафовъ, за непроизводительный простой пароходовъ, было самое ничтожное.

Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ подробностей технической организаціи всего дѣла, тѣмъ болѣе, что были свидѣтелями посадки только въ одномъ пунктѣ, и потому вынуждены ограничиться описаніемъ административнаго устройства.

Операція перевозки была поручена одному лицу, въ рукахъ котораго имѣлись подробнѣйшія свѣдѣнія о томъ, что предстояло перевезти.

При помощи опытнѣйшихъ спеціалистовъ были опредѣлены размѣры средствъ перевозки, т. е. число нужныхъ для нея судовъ. Устройство всего необходимаго для нея поручалось соотвѣтствующимъ спеціалистамъ, надъ которыми зорко блюлъ глазъ главнаго наблюдателя, постоянно обращавшаго ихъ вниманіе на ошибки и промахи, которые могли задержать устройство чего либо нужнаго, для выполненія главной цѣли.

Посадка производилась съ трехъ пунктовъ и въ каждомъ изъ нихъ, было устроено, нужное число пристаней для подъѣзда мелкихъ пароходовъ и баржъ, перевозившихъ людей на морскія суда.

Пристани были устроены на сваяхъ и плотахъ, съ площадками въ концѣ, для баржъ и мелкихъ пароходовъ. Въ ночное время онѣ освѣщались. Въ Санъ-Стефано такихъ пристаней было сдѣлано три.

Для разъѣздовъ начальствующихъ лицъ и мелкихъ перевозокъ дежурили особые паровые катера.

Каждый пунктъ посадки былъ въ вѣдѣніи особаго офи цера Генеральнаго Штаба, къ которому въ помощь были назначены на каждую пристань особый офицеръ отъ войскъ и, кромѣ того, наряжался дежурный офицеръ съ рабочими отъ той части войскъ, которая грузилась.

Установкой же обоза, лошадей и посадкой людей на мелкія суда, равно какъ перевозкой ихъ къ большимъ и перегрузкой на послѣднія, распоряжались морскіе офицеры

Части войскъ подходили къ пункту посадки по особымъ маршрутамъ, и, ставши бивуакомъ, получали отъ офицера, завѣдывавшаго всѣмъ пунктомъ, нарядъ, что и въ которомъ часу грузить. Нагрузка начиналась съ обоза и лошадей, который подъѣзжалъ и длинной вереницей устанавливался у пристани. По командѣ лошадей отпрягали, вводили на пристань и ставили на перегрузочныя суда, а за тѣмъ приступали къ нагрузкѣ повозокъ.

Все это поднималось на морскіе пароходы кранами съ паровыми лебедками. Отсутствіе послѣднихъ, на прибывшихъ для перевозки судахъ добровольнаго флота, вынудило употреблять ихъ только для войскъ и штабовъ.

При пріемѣ пароходовъ главное вниманіе было обращено на вентиляцію трюмовъ, въ которыхъ должны были помѣщаться люди и лошади.

Для первыхъ строились нары, а для послѣднихъ стойла такъ, чтобы лошадь была обращена головой къ срединѣ парохода, а хвостомъ къ бортамъ.

Обозъ же грузился въ нѣсколько этажей, повозка на повозку, по непосредственнымъ указаніямъ моряковъ.

Пріемъ пароходовъ и приспособленій дѣлался особой спеціальной Коммиссіей, которая указывала на необходимость исправленія послѣднихъ, немедленно приводившихся въ исполненіе.

Вслѣдствіе перемѣнъ въ распоряженіяхъ, приходилось

иногда однѣ приспособленія ломать и строить другія, для чего немедленно наряжались люди желѣзно-дорожнаго батальона, которые и оканчивали дѣло въ нѣсколько часовъ, подъ руководствомъ спеціалиста.

Въ разсчетахъ за перевозку, принималась въ основаніе, возможность помѣщенія людей въ трюмахъ. По длинѣ, ширинѣ и высотѣ трюма высчитывали сколько можно помѣстить въ немъ людей. Пространство, нужное дла каждаго человѣка, опредѣлялось по правиламъ Высочайше утвержденнаго положенія о перевозкѣ войскъ моремъ. Пространство для люковъ выкидывалось. Палуба считалась только въ томъ случаѣ, если пароходъ имѣлъ сплошной бортъ.

Всѣ три пункта посадки были связаны съ общимъ Управленіемъ телеграфной проволокой, по которой шли приказанія объ отмѣнахъ и перемѣнахъ, между тѣмъ, какъ мелочныя измѣненія въ посадкѣ одной части ранѣе другой производились по непосредственному распоряженію офицера, завѣдывавшаго пунктомъ.

Изъ этого краткаго, общаго очерка, легко видѣть, къ какимъ успѣшнымъ результатамъ, приводитъ строгое и точное распредѣленіе труда и обязанностей между различными лицами, при томъ условіи, что въ каждой сферѣ дѣятельности работаетъ спеціалистъ-практикъ, глубоко изучившій всѣ ея стороны и привыкшій слѣдить за ней и мгновенно побѣждать встрѣчающіяся затрудненія.

Если въ составъ комуникаціоннаго сообщенія войдетъ водяной путь, то рѣдко представится необходимость въ техническихъ улучшеніяхъ.

Съ одной стороны, существующія коммерческія пристани, всегда уже ранѣе приспособлены къ значительной нагрузкѣ, съ другой — водяныя перевозочныя средства забираютъ въ одинъ разъ такую массу груза, что развѣ, въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ, явится особая спѣшность къ на-

грузкѣ ихъ. Это не желѣзная дорога, въ которой невозможность отправки съ одного конца и непринятіе соотвѣтствующихъ мѣръ на другомъ, немедленно производитъ замѣшательство и путаницу, вредно вліяющую на послѣдующій ходъ дѣла

Но, тѣмъ не менѣе, если признается необходимымъ развитіе пристаней, необходимо держаться того правила, чтобы каждое отдѣльное Управленіе Арміи, имѣло свои опредѣленные участки нагрузки и выгрузки, вблизи которыхъ и слѣдуетъ устраивать и соотвѣтствующіе склады и магазины.

Если такой водный путь, доступенъ для порчи непріятеля, то кромѣ охраненія военной силой, необходимо отдѣльные участки его поручить вѣдѣнію спеціалистовъ, которые будутъ предупреждать и устранять искусственныя преграды, могущія быть воздвигнутыми.

Такое распоряженіе будетъ не менѣе раціонально, если можно предпологать, что путь можетъ портиться отъ естественныхъ причинъ, затонувшихъ карчей, образованія новыхъ мелей и перекатовъ.

Внимательный надзоръ и перемѣна указателей фарватера всегда устранитъ бѣдствіе, которое можетъ имѣть неисчислимыя послѣдствія, тѣмъ болѣе, что при погибели одного судна, погибаетъ значительная масса груза или людей.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Извлеченія изъ положенія о Полевомъ Управленіи войскъ въ военное время.

Глава 7. Отдѣленіе 1.

Ст. 299. На основаніи полученныхъ отъ Главнокомандующаго общихъ указаній о расположеніи Арміи, цѣли военныхъ дѣйствій и направленія операціонныхъ линій, Начальникъ Полеваго Управленія Военными Сообщеніями составляетъ подробное соображеніе объ устройствѣ военныхъ дорогъ въ тылу дѣйствующей Арміи. Соображеніе это заключаетъ въ себѣ слѣдующія указанія: а) направленіе каждой военной дороги; б) начальный и конечный ея пункты, а равно всѣ промежуточные этапные пункты; в) мѣры для приведенія всѣхъ путей, входящихъ въ составъ военныхъ дорогъ, въ надлежащую исправность; г) мѣры для наибольшаго сосредоточенія и развитія перевозочныхъ средствъ на военныхъ дорогахъ; д) органы и личный составъ управленій, завѣдывающихъ собственно движеніемъ; е) составъ управленій и административныхъ средствъ, необходимыхъ на начальномъ и конечномъ, а также и на каждомъ этапномъ пунктахъ; ж) мѣры для устройства почтовой части на военныхъ дорогахъ; з) мѣры для устройства и дальнѣйшаго развитія телеграфной части. Онъ составляетъ также смѣтное исчисленіе о суммахъ, потребныхъ на дополнительные по военному времени расходы по Полевому Управленію Военными Сообщеніями.

Отдѣленіе 3.

Ст. 348. Завѣдывающій Военно-дорожнымъ Отдѣломъ есть ближайшій помощникъ Начальника Полеваго Управленія Военными Сообщеніями по устройству и эксплоатаціи путей желѣзныхъ, водяныхъ и грунтовыхъ, служащихъ военными дорогами.

Ст. 349. Онъ сосредоточиваетъ въ своемъ управленіи доставляемыя отъ различныхъ вѣдомствъ, по принадлежности, подробныя свѣдѣнія о состояніи всѣхъ путей, могущихъ служить военными дорогами, подробныя карты сихъ путей и планы и чертежи находящихся на нихъ мостовъ и другихъ сооруженій. Эти свѣдѣнія, карты и планы онъ приводитъ въ систематическій порядокъ и содержитъ постоянно въ полной готовности къ практическому употребленію.

Ст. 350. Онъ обязанъ провѣрить и дополнить полученныя свѣдѣнія, посредствомъ осмотра, личнаго или чрезъ подвѣдомственныхъ ему чиновъ, всѣхъ важнѣйшихъ путей желѣзныхъ, водяныхъ и грунтовыхъ, которые только могутъ имѣть значеніе въ качествѣ комуникаціонныхъ линій и войти въ составъ военныхъ дорогъ.

Ст. 351. Предъ началомъ войны онъ представляетъ Начальнику Полеваго Управленія Военными Сообщеніями подробныя соображенія о мѣрахъ для приведенія всѣхъ путей, входящихъ въ составъ военныхъ дорогъ, въ надлежащую исправность, о мѣрахъ для сосредоточенія на военныхъ дорогахъ необходимыхъ перевозочныхъ средствъ и объ органахъ и личномъ составѣ управленій, завѣдывающихъ собственно движеніемъ. По утвержденіи же Главнокомандующимъ общихъ соображеній объ устройствѣ военныхъ дорогъ, онъ непосредственно приводитъ въ исполненіе то, что касается устройства и эксплоатаціи путей, подъ главнымъ

руководствомъ Начальника Полеваго Управленія Военными Сообщеніями.

Ст. 352. Во все время войны онъ непосредственно приводитъ въ исполненіе всѣ распоряженія, касающіяся поддержанія путей, служащихъ военными дорогами, въ полной исправности, а также и порчи сихъ путей, въ случаѣ надобности.

Ст. 353. Онъ составляетъ и представляетъ на утвержденіе Начальника Полеваго Управленія Военными Сообщеніями всѣ расчеты и соображенія по эксплоатаціи путей, служащихъ военными дорогами, какъ то: росписанія желѣзно-дорожныхъ поѣздовъ и пароходныхъ рейсовъ и маршруты для движенія по грунтовымъ дорогамъ частей войскъ, командъ и транспортовъ.

Ст. 354. Онъ наблюдаетъ, чтобы всѣ органы и лица, принимающіе участіе въ службѣ движенія по военнымъ дорогамъ, исполняли свои обязанности съ полною добросовѣстностію и чтобы движеніе на военныхъ дорогахъ производилось съ совершенною точностію.

Ст. 355. Онъ наблюдаетъ, чтобы посадка и высадка войскъ, а равно нагрузка и разгрузка грузовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и на пароходныхъ пристаняхъ, производилась въ полномъ порядкѣ и во всемъ согласно съ установленными на сей предметъ правилами.

Ст. 356. Онъ наблюдаетъ также, чтобы во время движенія войскъ, команды и отдѣльныя лица во всемъ соблюдали правила, установленныя положеніемъ о передвиженіи войскъ желѣзными дорогами и водою.

